

Explotación de un velero dedicado al *day charter* en Barcelona

Treball Final de Grau



Facultat de Nàutica de Barcelona
Universitat Politècnica de Catalunya

Treball realitzat per:
Christian Galindo Amorós

Dirigit per:
Jordi Mateu Llevadot

Grau en Nàutica i Transport Marítim

Barcelona, juny 2020

Departament de Ciència i Enginyeria Nàutica



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE CATALUNYA
BARCELONATECH
Facultat de Nàutica de Barcelona

Agradecimientos

En primer lugar, quiero dedicar un especial agradecimiento a mi pareja, tanto por la paciencia y comprensión que tiene en los momentos que estoy fuera de casa embarcado, como cuando estoy en casa por apoyar, compartir, e intentar disfrutar conmigo mi afición a la náutica. Al final es cosa de dos.

También quiero agradecer a mi madre su incondicional apoyo y ánimos en todo lo que me proponga en la vida.

Y por último a mi tutor Jordi Mateu y a la Facultad, por la ayuda, adaptarse a mis prisas y permitirme tirar este proyecto adelante.

Resumen

La finalidad de este proyecto no es la compra de un velero por tal de auto-emplearme en el sector del chárter, sino el estudio de la viabilidad de la compra con la intención de explotarlo para recibir unos ingresos extras a mi actividad náutica profesional habitual, que a la vez sea completamente auto-suficiente económicamente, me permita disfrutarlo durante mis periodos de vacaciones o tiempo libre siempre y cuando el barco no esté trabajando y a la vez también se convierta en una futura alternativa laboral. Se realizará un estudio económico en el que se analiza todos los factores necesarios, y se considerarán los requisitos burocráticos y legales necesarios tanto para el barco como para realizar la actividad del chárter náutico de recreo.

La actividad del chárter está en auge desde hace muchos años y a pesar de las diferentes crisis económicas ha ido incrementando su demanda y crecimiento a lo largo de los años, pero en este proyecto también hay que tener en cuenta el factor estacional, al ser una actividad centrada básicamente en el periodo estival, por lo que se le dará un enfoque que permita salir de esta estacionalidad, evitando las pérdidas económicas que supone.

Este proyecto nace después de 10 años de dedicación profesional al sector de la náutica de recreo, ya sea como marinero o patrón dedicándome al chárter, mantenimientos, etc., así como de instructor en escuelas náuticas realizando la función de patrón en las diferentes prácticas que deben realizar los alumnos para la obtención de títulos náuticos de recreo.

Abstract

The purpose of this project is not the purchase of a sailboat just for self-employment in the charter sector, but the study of the viability of the purchase with the intention of exploiting it in order to receive an additional income to my usual professional nautical activity, so that I can be completely self-sufficient financially and it allows me to enjoy it during my vacation or spare time, as long as the boat is not used for work and at the same time it also becomes a future work alternative. An economic study will be carried out in which all the necessary factors will be analyzed, and the necessary bureaucratic and legal requirements will be considered for both the boat and the activity of the recreational nautical charter.

Charter activity has been booming for many years and despite the different economic crises, its demand and growth have increased over the years. But this project must also take into account the seasonal factor, as it is an activity basically focused on the summer period, so it will be given an approach that allows you to get out of this seasonality, avoiding the economic losses that it entails.

This project was born after 10 years of professional dedication to the recreational nautical sector, either as a sailor or skipper dedicating myself to charter, maintenance, etc., as well as an instructor in nautical schools performing the role of skipper in the different practices that students must do in order to obtain nautical recreation titles.

Tabla de contenidos

AGRADECIMIENTOS.....	III
RESUMEN	V
ABSTRACT	VI
TABLA DE CONTENIDOS	VII
LISTADO DE FIGURAS.....	XII
LISTADO DE TABLAS	XIV
<u>CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN</u>	<u>15</u>
<u>CAPÍTULO 2. EL CHÁRTER NÁUTICO</u>	<u>17</u>
2.1. EL CHÁRTER NÁUTICO EN LA ACTUALIDAD.....	17
2.2. OPCIONES DE CHÁRTER	18
2.2.1. ALQUILER DE LA EMBARCACIÓN SIN PATRÓN	18
2.2.2. ALQUILER CON PATRÓN.....	19
2.2.3. ALQUILER COMPLETO DE LA EMBARCACIÓN	19
2.2.4. ALQUILER POR PLAZAS	19
2.3. PRODUCTO DE CHÁRTER QUE VAMOS A OFERTAR.....	20
<u>CAPÍTULO 3. EL BARCO</u>	<u>21</u>
3.1. IMPORTANCIA DE LA EMBARCACIÓN	21
3.2. TIPOLOGÍA DE EMBARCACIONES Y CRECIMIENTO DEL MERCADO DE ALQUILER	21
3.2.1. MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DE LISTA PARA EL ALQUILER.....	22
3.2.2. CARACTERÍSTICAS DE LOS BARCOS DISPONIBLES EN EL SECTOR.....	22
3.3. FACTORES DETERMINANTES EN LA ELECCIÓN DE LA EMBARCACIÓN	26

3.3.1. FACTOR DE LA EDAD Y DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA EMBARCACIÓN ESCOGIDA.....	27
3.3.2. ESLORA NECESARIA	28
3.3.3. TIPO DE VELERO, INTERIORES Y CUBIERTA	29
3.4. EMBARCACIÓN ESCOGIDA.....	30
3.4.1. INTERIORES	31
3.4.2. ACASTILLAJE, APAREJO Y VELAS	33
3.4.3. CUBIERTA Y BAÑERA.....	34
3.4.4. MOTORIZACIÓN	35
3.4.5. CASCO Y CONSTRUCCIÓN	35
3.4.6. PRECIOS EN EL MERCADO DE OCASIÓN.....	36

CAPÍTULO 4. REQUISITOS DE MATERIAL Y NORMATIVA APLICABLE A LA SEGURIDAD DE LA

EMBARCACIÓN.....

4.1. MERCADO CE Y CATEGORÍA DE DISEÑO	38
4.1.1. CATEGORÍAS DE DISEÑO.....	39
4.2. ZONAS DE NAVEGACIÓN	40
4.2.1. ZONA DE NAVEGACIÓN ESCOGIDA PARA LA EMBARCACIÓN DEL PROYECTO	41
4.3. MATERIAL DE SEGURIDAD.....	41
4.3.1. ELEMENTO DE SEGURIDAD Y SALVAMENTO	42
4.3.2. EQUIPAMIENTO NÁUTICO Y ARMAMENTO DIVERSO	43
4.3.3. MEDIOS CONTRA INCENDIOS.....	45
4.3.4. MEDIOS DE ACHIQUE.....	46
4.3.5. LÍNEA DE FONDEO.....	46
4.3.6. RADIOCOMUNICACIONES.....	47
4.3.7. PREVENCIÓN DE VERTIDOS A BORDO	48

4.4. INSPECCIONES QUE HA DE SUPERAR LA EMBARCACIÓN	50
4.4.1. TIPOS DE RECONOCIMIENTOS	51
4.4.1.1. RECONOCIMIENTO INICIAL	52
4.4.1.2. RECONOCIMIENTO PERIÓDICO	52
4.4.1.3. RECONOCIMIENTO INTERMEDIO	53
4.4.1.4. RECONOCIMIENTO ADICIONAL	53
4.4.1.5. RECONOCIMIENTO EXTRAORDINARIO	53
4.4.2. RESULTADOS DEL RECONOCIMIENTO Y DOCUMENTACIÓN.....	53
 <u>CAPÍTULO 5. TRÁMITES Y DOCUMENTACIÓN RELATIVOS A LA EMBARCACIÓN</u>	<u>55</u>
 5.1. LISTAS DE MATRÍCULA	56
5.1.2. ELEMENTOS IDENTIFICATIVOS EN EL CASCO DEL BUQUE	58
 5.2. DOCUMENTOS RELATIVOS A LA EMBARCACIÓN.....	58
5.2.1. CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD.....	58
5.2.2. HOJA DE ASIENTO	59
5.2.3. LICENCIA DE NAVEGACIÓN	60
5.2.4. PÓLIZA DE SEGURO.....	61
5.2.5. LICENCIA DE ESTACIÓN DE BARCO (LEB)	62
5.3. DESPACHO DE BUQUES	64
5.3.1. DESPACHO SIN TRIPULACIÓN PROFESIONAL.....	65
5.3.2. DESPACHO CON TRIPULACIÓN PROFESIONAL	66
 5.4. AUTORIZACIÓN PARA REALIZAR PRÁCTICAS DE TITULACIONES NÁUTICAS.....	67
 <u>CAPÍTULO 6. OBLIGACIONES TRIBUTARIAS DE LA EMBARCACIÓN</u>	<u>70</u>
 6.1. IMPUESTO SOBRE TRANSMISIONES PATRIMONIALES Y ACTOS JURÍDICOS DOCUMENTADOS	70

6.2. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE.....	71
6.3. OTRAS TASAS.....	72
6.3.1. TASA T-0 POR SERVICIO DE SEÑALIZACIÓN MARÍTIMA	72
6.3.4. TASA POR PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE INSPECCIONES Y CONTROL POR LA DGMM.....	73
6.3.5. TASA POR ACTUACIONES DE LOS REGISTROS DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS	73
<u>CAPÍTULO 7. ASPECTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS DEL ARRENDAMIENTO NÁUTICO</u>	<u>75</u>
7.1. TIPOS DE ARRENDAMIENTO NÁUTICO	75
7.2. REQUISITOS DE LA EMBARCACIÓN	76
7.3. REQUISITOS PARA EJERCER LA ACTIVIDAD.....	77
<u>CAPÍTULO 8. EXPLOTACIÓN DE LA EMBARCACIÓN.....</u>	<u>78</u>
8.1. FORMA LEGAL Y TRATAMIENTO FISCAL	78
8.1.1. OBLIGACIONES FISCALES.....	78
8.1.2. DEDUCCIONES DE LOS GASTOS SOPORTADOS.....	79
8.2. PRODUCTO PRINCIPAL OFRECIDO.....	81
8.3. TIPOS DE CLIENTES A LOS QUE VA DESTINADO EL PRODUCTO	81
8.4. ANÁLISIS DE LA COMPETENCIA	82
8.5. TEMPORADAS	84
8.6. TARIFAS	85
8.6.1. TARIFA CHÁRTER.....	85
8.6.2. TARIFA ESCUELAS NÁUTICAS.....	86
8.7. PROMOCIÓN Y VENTA DEL PRODUCTO	87
8.7.1. IMPORTANCIA DE LA VALORACIÓN DE LOS CLIENTES.....	89
8.8. PLAN DE PRODUCCIÓN	90

8.9. INFRAESTRUCTURAS	91
8.10. RECURSOS HUMANOS	91
8.11. ZONA EN LA QUE SE REALIZARÁ LA ACTIVIDAD	92
8.11.1. BARCELONA Y LAS ACTIVIDADES NÁUTICAS.....	93
8.11.2. ELECCIÓN DEL PUERTO BASE	93
8.11.2.1. PORT OLIMPIC	93
8.11.2.2. PORT FÒRUM.....	94
8.11.2.3. MARINA PORT VELL	95
<u>CAPÍTULO 9. VIABILIDAD DEL PROYECTO</u>	<u>97</u>
9.1. ESTIMACIONES DE VENTAS	97
9.2. BALANCE ECONÓMICO	99
9.3. TIEMPO DE AMORTIZACIÓN	102
<u>CAPÍTULO 10. CONCLUSIONES.....</u>	<u>103</u>
<u>BIBLIOGRAFÍA</u>	<u>105</u>
<u>ANEXOS.....</u>	<u>109</u>

Listado de Figuras

Figura 1. Primeras ediciones del Salón Náutico de Barcelona, que se celebra anualmente desde 1962. Fuente: Fondear.com.....	16
Figura 2. Número de embarcaciones disponibles en Nautal por tipología. Año 2019. Fuente: Nautal	23
Figura 3. Eslora de las embarcaciones por tipología disponibles en Nautal. Año 2019. Fuente: Nautal....	24
Figura 4. Astillero de construcción de las embarcaciones disponibles en Nautal. Año 2019. Fuente: Nautal	25
Figura 5. Año de construcción de las embarcaciones disponibles en Nautal. Año 2019. Fuente: Nautal ..	26
Figura 6. Jeanneau Sun Odyssey 40. Fuente Croatia Yacht Charter	30
Figura 7. Diferentes distribuciones ofrecidas por el astillero. Fuente: Jeanneau	32
Figura 8. Interiores de la embarcación. Fuente: Jeanneau	33
Figura 9. Detalle de la maniobra del roof. Fuente: Happycharter	34
Figura 10. Bañera de la embarcación. Fuente: Sailing Dream.....	34
Figura 11. Casco de la embarcación. Fuente: Red Ensing	35
Figura 12. Certificado de Navegabilidad. Fuente: propia.....	59
Figura 13. Hoja de asiento de una embarcación. Fuente: propia.....	60
Figura 14. Licencia de Navegación. Fuente: propia	61
Figura 15. Seguro de RC y SOVI de la embarcación. Fuente: propia	62
Figura 16. Licencia de Estación de Barco. Fuente: propia.....	63
Figura 17. Despacho por tiempo. Fuente: propia.....	65
Figura 18. Lista de tripulantes de una embarcación. Fuente: propia	67
Figura 19. Autorización de la Generalitat de Catalunya para la realización de prácticas. Fuente: propia ..	69
Figura 20. Plataforma web Nautal. Fuente: propia	88
Figura 21. Plataforma web Airbnb Experiencias. Fuente: propia	89
Figura 22. Ejemplo de valoraciones en las plataformas Airbnb Experiencias y Nautal. Fuente: propia.....	90

Figura 23. Vista general del Port Olímpic de Barcelona. Fuente: Shutterstock	94
Figura 24. Vista general del Port Fòrum de Sant Adrià del Besós. Fuente: ACrew.....	95
Figura 25. Vista general de la Marina Port Vell. Fuente: Marina Port Vell	95
Figura 26. Modelo 620 de la Agencia Tributaria de Catalunya. Fuente: gencat.cat	110
Figura 27. Modelo 790 código 025 tasas auto liquidables de la DGMM. Fuente: Fomento	111
Figura 28. Modelo 036 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria	112
Figura 29. Modelo de Solicitud de autorización de prácticas, página 1. Fuente: gencat.cat	113
Figura 30. Modelo de Solicitud de autorización de prácticas, página 2. Fuente: gencat.cat	114
Figura 31. Modelo 576. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Autoliquidación. Fuente: Agencia Tributaria	115
Figura 32. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 1. Fuente: Asociación Chárter Ibiza.	116
Figura 33. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 2. Fuente: Asociación Chárter Ibiza.	117
Figura 34. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 3. Fuente: Asociación Chárter Ibiza.	118
Figura 35. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 4. Fuente: Asociación Chárter Ibiza.	119
Figura 36. Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico. Página 1. Fuente: Fomento	120
Figura 37. Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico. Página 1. Fuente: Fomento	121
Figura 38. Modelo 130 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria.....	122
Figura 39. Modelo 303 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria.....	123
Figura 40. Modelo 309 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria.....	124

Listado de Tablas

Tabla 1. Principales datos de la embarcación Jeanneau Sun Odyssey 40. Fuente: propia	31
Tabla 2. Categorías de diseño de las embarcaciones. Fuente: propia	39
Tabla 3. Zonas De Navegación y su correspondencia con la Categoría de diseño. Fuente: propia.....	41
Tabla 4. Material de seguridad destinado a supervivencia y salvamento. Fuente: propia.....	43
Tabla 5. Equipo de navegación y elementos sanitarios obligatorios a bordo. Fuente: propia	44
Tabla 6. Instalación obligatoria de extintores según eslora. Fuente: propia	45
Tabla 7. Instalación obligatoria de extintores según potencia del motor instalada. Fuente: propia	45
Tabla 8. Elementos de achique obligatorios a bordo. Fuente: propia	46
Tabla 9. Equipos de radiocomunicaciones y electrónica a bordo. Fuente: propia	47
Tabla 10. Tabla de descarga de aguas sucias procedentes de los aseos. Fuente: DGMM.....	49
Tabla 11. Tipos y plazos de los reconocimientos. Fuente: DGMM.....	51
Tabla 12. Tarifas día completo. Fuente: propia	86
Tabla 13. Tarifas medio día. Fuente: propia.....	86
Tabla 14. Tarifas escuelas náuticas. Fuente: propia	87
Tabla 15. Escenario previsión de ventas optimista. Fuente: propia	98
Tabla 16. Escenario previsión de ventas realista. Fuente: propia	98
Tabla 17. Escenario previsión de ventas pesimista. Fuente: propia	99
Tabla 18. Costes y gastos. Fuente: propia.....	101
Tabla 19. Beneficios. Fuente: propia	101
Tabla 20. Amortización. Fuente: propia.....	102

Capítulo 1. Introducción

Podríamos definir el chárter náutico como el contrato de arrendamiento náutico en el que el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa¹. Esta opción supone una alternativa accesible y asequible económicamente, para poder realizar actividades, deporte y turismo náutico sin la necesidad de poseer una embarcación propia.

El concepto de chárter náutico no es un concepto que provenga de nuestro país, de hecho, en nuestra sociedad, pese a tener cientos de kilómetros de costa y millones de visitantes cada año es un concepto relativamente reciente, iniciando su actividad en los últimos 15-20 años; pero muy común en otros países del planeta desde hace décadas; realizándose anteriormente mucha actividad de este tipo en países del Caribe, así como en el Mediterráneo oriental. La exportación a nuestro país de este tipo de turismo ha permitido que una parte de la población se haya aficionado al mundo de la náutica y haya encontrado otra alternativa para disfrutar de las vacaciones y de actividades en un entorno marítimo sin necesidad de disponer de una embarcación propia.

La idea de una embarcación como medio de diversión y recreo proviene del mundo anglosajón con la aparición del concepto del *yachting*, iniciándose a lo largo del siglo XIX, inicialmente este tipo de navegación por placer solo estaba al alcance de un sector de la población más adinerado y elitista, siendo este un signo de prestigio y poder. No fue hasta finalizar la recesión provocada por la II Guerra Mundial

¹ Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

que esta afición se popularizó, generándose en la mayoría de países del norte de Europa un gran interés por los deportes y actividades marítimas, y creándose multitud de puertos deportivos, clubes y asociaciones que tenían por objeto divulgar y dar cabida a estas ansias de navegar por placer existentes en un gran número de ciudadanos.

En el caso de España, dada la situación socio-económica este fenómeno de popularización de la náutica tardó un par de décadas más en producirse, y hasta el momento se reservaba, como en su inicio en los países anglosajones, a los estratos más adinerados de la sociedad; sin embargo a partir de los años sesenta con el incremento de la llegada del turismo internacional se da un paso adelante, aumentando mucho el número de embarcaciones existentes, popularizándose entre las clases medias y creando muchas de las instalaciones y puertos necesarios para realizar la actividad. A partir de esta fecha la importancia de la náutica en España fue creciendo y paralelamente se fueron creando más y más servicios relacionados con esta afición como astilleros, escuelas náuticas, empresas de mantenimiento o empresas dedicadas al chárter.



Figura 1. Primeras ediciones del Salón Náutico de Barcelona, que se celebra anualmente desde 1962.

Fuente: Fondear.com

Capítulo 2. El chárter náutico

2.1. El chárter náutico en la actualidad

Tal y como ya se ha visto en la introducción de este proyecto, el chárter náutico consiste en el alquiler de una embarcación de recreo con el objeto de que el arrendador realice un uso lúdico de esta durante un tiempo acordado y a cambio de un precio estipulado, convirtiéndose en una alternativa muy importante para poder realizar actividades y deportes náuticos, ya que lo convierte en algo mucho más accesible y asequible, teniendo en cuenta el coste que supone disponer de una embarcación propia, tanto por la inversión inicial como por los gastos anuales fijos derivados del amarre y del mantenimiento de esta, lo cual convierte a esta actividad en una opción muy viable para los aficionados a la navegación ya sea para disfrutar de esta durante un periodo prolongado o simplemente durante unas horas.

Actualmente el turismo náutico en nuestro país dispone de muchos atractivos ya que genera una diversificación y especialización de la oferta turística existente, comporta un nivel elevado de gasto, y atrae de manera inducida otras actividades gracias a las infraestructuras en las que se desarrolla. Analizando los datos del sector este mercado está creciendo más rápidamente que el mercado en general, no solamente por los que realizan actividades náuticas de manera premeditada, sino porque también dichas actividades se están convirtiendo en una oferta complementaria durante el tiempo de vacaciones de aquellos turistas que en principio buscan únicamente “sol y playa”.

Las actividades náuticas hace años que han dejado de ser un privilegio sólo para una minoría, de tal manera que, a fecha de hoy, gran parte de la población, no sólo en España, sino también en el resto de Europa, practica actividades relacionadas con la navegación, principalmente en sus periodos de vacaciones, con ofertas especializadas de turismo náutico, o si mas no, complementando sus vacaciones

con experiencias de este tipo. Este hecho representa un impacto para la economía y la industria náutica en las zonas de influencia de estas actividades.

En estos momentos la oferta de chárter es impresionante, y se ha visto aumentada a causa del crecimiento de la demanda, lo que ha impulsado una gran competitividad entre empresas, tanto de precios como de diversidad de oferta y calidad del servicio. Actualmente encontramos una gran diversidad de armadores, que va desde el que dispone de un solo barco para alquilar, empresas con flotas de 4 o 5, o incluso empresas propietarias de grandes flotas de 40 o 50 barcos, compuestas de toda clase de tipologías de barcos, como pueden ser veleros, motoras, yates o catamaranes. Estas empresas en la actualidad ofrecen todo tipo de variantes y opciones dentro del alquiler.

2.2. Opciones de chárter

A la hora de contratar un servicio de chárter el cliente encontrará diferentes opciones dependiendo de la necesidad que tenga, podrá encontrar una gran cantidad y tipología de barcos a la hora de elegir, alquiler con o sin patrón, rutas fijas o abiertas, alquiler de un día, varios o incluso unas horas. En términos generales podríamos definir el tipo de oferta, independientemente de la tipología de barco en las que se realice la actividad de la siguiente manera:

2.2.1. Alquiler de la embarcación sin patrón

En el caso de alquileres sin patrón el propio arrendatario ejerce como patrón, en este caso es necesario que el cliente disponga de la titulación náutica necesaria para el tipo de embarcación que se dispone a alquilar. Es necesaria una cierta experiencia previa ya que el arrendatario tendrá la responsabilidad tanto de lo que pueda ocasionar la embarcación como de toda la tripulación que tenga a bordo, a la vez este tipo de alquiler permite al cliente disfrutar la actividad con más libertad. La duración mínima de este contrato puede ser muy diversa, y varía en función de la temporada del año en que se realice, pero lo más habitual suele ser de mínimo un día, en el caso de los veleros, en temporada alta la duración mínima suele ser de una semana.

2.2.2. Alquiler con patrón

Con esta opción se ofrece la posibilidad de navegar a los clientes que no dispongan de la titulación necesaria, o en caso de tenerla quieren al patrón para adquirir esta experiencia y ganar en seguridad o simplemente se quieren relajar y no tener que preocuparse del barco ni de la navegación durante la duración del contrato del mismo. Podemos encontrar en el mercado muchas empresas que obligan a contratar este servicio ya sea por seguridad de la propia embarcación o porque el patrón es el armador de la misma, por lo que el ejercer de patrón es una parte es su fuente de ingresos. La duración mínima de este contrato puede ser muy diversa, yendo desde salidas de medio día, día completo o semana.

2.2.3. Alquiler completo de la embarcación

Tanto en caso de que se haya escogido la opción con o sin patrón el arrendatario disfruta de la embarcación completa para él, siempre teniendo en cuenta el número máximo de plazas que conste en el certificado de navegabilidad².

2.2.4. Alquiler por plazas

En esta opción se ofrecen las plazas de la embarcación sueltas, este tipo de alquiler siempre se realiza con patrón, y se comparte el espacio con otras personas, conocidas o no. Normalmente en esta opción el patrón suele tener unas rutas ya predeterminadas dependiendo de la localización de la embarcación, de la duración de la salida y de la meteorología del momento. Esta opción tanto se oferta en alquileres de varios días como de un día o incluso salidas de unas horas. Este tipo de alquiler nada tiene que ver con el contrato de pasaje, en el que el objeto del contrato es el desplazamiento de la persona del punto A al punto B por vía marítima, en el alquiler por plazas el objeto del contrato es la propia navegación, no el transporte.

² Ver apartado 5.2. Documentos relativos a la embarcación.

2.3. Producto de chárter que vamos a ofertar

Como hemos visto en el apartado anterior, la tipología de alquileres es muy diversa, en lo referente a este proyecto, la opción que voy a escoger será el alquiler de día entero tanto ofreciendo la opción de barco completo como por plazas, y salidas de medio día, ofreciendo también la opción de barco completo o de plazas sueltas, lo que se conoce popularmente como *day charter*. La idea inicial es ofrecer estas dos opciones, vendiendo las plazas o el alquiler del barco completo a través de varios portales de internet como veremos en el apartado de explotación de la embarcación, y siempre con patrón, con la intención de que el cliente pueda conocer la ciudad de Barcelona desde el mar, recorriendo todo su *skyline* a vela, entrando en las diferentes dársenas del Port Vell, disfrutando de un pequeño aperitivo, baño y en el caso de la salida de tarde disfrutar de la puesta de sol desde la mar.

Uno de los motivos para realizar este proyecto es el hecho de poder disfrutar de la embarcación durante mis periodos de vacaciones siempre que el barco no esté trabajando por lo que considero que esta opción es la más adecuada, dado que se posee un mayor control sobre ella y se produce menos desgaste del barco, ya que el alquiler siempre será con patrón, por lo que el barco gozará de un mayor cuidado y mantenimiento del que recibiría en los alquileres sin patrón, también he tenido en cuenta el hecho de que al ser salidas de pocas horas los cliente básicamente disfrutarán de la cubierta, dando un uso y desgaste mínimo al interior.

También hay que tener en cuenta que solamente se trabajará con una embarcación, por lo que tiene que estar siempre a son de mar durante toda la temporada y en el caso de alquileres sin patrón siempre hay un mayor riesgo de que sufra averías o desperfectos que obliguen a parar la actividad, siendo un problema solucionable para una empresa que disponga de una amplia flota, pero dramático en el caso de disponer de un solo barco.

Capítulo 3. El barco

3.1. Importancia de la embarcación

La embarcación escogida es junto con el canal de distribución del producto el factor más determinante a la hora de conseguir el éxito en este proyecto. El barco es la herramienta y producto final con el que se ejerce la actividad y debe cumplir con las necesidades del servicio que estamos ofertando, que en este caso como ya se ha mencionado en el capítulo anterior será el *day charter*.

El barco ha de ofrecer una imagen óptima, ofreciendo las características propias de un medio de transporte, cumplir con las necesidades en cuanto a velocidad y seguridad, evitando que se eternice la llegada a puerto o al fondeadero en caso de mal tiempo o cambio repentino de este. Ha de tener toda la maniobra optimizada por tal de que el patrón pueda realizar todas las maniobras tanto en puerto como navegando a vela en solitario, teniendo las máximas garantías de que estas se podrán realizar con total seguridad y sin necesitar en ningún tipo de ayuda por parte de los clientes. A la vez ha de satisfacer las necesidades de confort de las personas que realizan la actividad, tanto en cubierta, que en este caso al ofrecer un producto en el que solamente pasarán unas horas a bordo considero que es la parte más importante, como en el interior, ya que este equilibrio es necesario en caso de que se oferte algún otro tipo de servicio con este mismo barco, como pueden ser las prácticas para titulaciones náuticas de recreo, por lo que será necesaria esta polivalencia.

3.2. Tipología de embarcaciones y crecimiento del mercado de alquiler

Antes de realizar la elección de la embarcación, y pese a tener bastante claro el tipo de barco que quiero y necesito, es importante conocer tanto la tipología de embarcaciones que hay en el sector como el crecimiento anual del mismo. Para realizar esta sección me basaré primeramente en los datos del informe

anual que realiza la Asociación Nacional de Empresas Náuticas³ (ANEM) con la información referente a las matriculaciones de embarcaciones dedicadas al alquiler, este informe ha sido realizado a partir de los datos facilitados por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM). También me basaré en los datos de los informes anuales de la empresa Nautal⁴, para conocer la tipología y las principales características de embarcaciones disponibles para el alquiler. Nautal es una empresa española de intermediación entre armadores y arrendatarios, en la que se ofertan más de 30.000 embarcaciones, la información publicada en estos informes la considero de gran utilidad ya que esta empresa aglutina en su oferta una tipología de empresas propietarias de barcos muy diversa, desde pequeños armadores que poseen una embarcación hasta empresas con grandes flotas, por lo que es una importante guía a la hora de saber el tipo de embarcaciones que tienen más salida, conocer edades, astilleros, etc.

3.2.1. Matriculaciones de embarcaciones de lista para el alquiler

Según los datos de la ANEM obtenidos por las matriculaciones efectuadas por la DGMM el mercado de chárter náutico registró a lo largo del año pasado 1.562 matriculaciones, un 3,58% más que el año 2018, reflejando un nuevo repunte de este mercado que en 2018 experimentó una caída del -6,5%, tras el crecimiento histórico del 60% en 2014. Mirando la evolución de matriculaciones en los últimos años queda patente que el chárter es un sector en pleno crecimiento.

3.2.2. Características de los barcos disponibles en el sector

Como hemos visto en el apartado anterior la flota dedicada al chárter cada año aumenta en número, según el informe publicado por la empresa Nautal con los datos del año 2018 en España, los veleros son las embarcaciones más solicitadas para el chárter con un ratio del 36% del total de alquileres efectuados

³ Informe del mercado de embarcaciones de recreo 2019 (ANEM, año 2020)

⁴ Informe sobre el sector del chárter en España. Temporada 2018 (Nautal, año 2019) e Informe sobre el sector del chárter náutico en Europa. 2019. (Nautal, año 2020)

a través de esta plataforma, seguido por los barcos a motor de esloras comprendidas entre 6 y 14 metros, que suponen un 27% de los alquileres que realiza este portal.

En el siguiente gráfico podemos ver la flota de chárter ofertada en Nautal clasificada por tipología de embarcación:

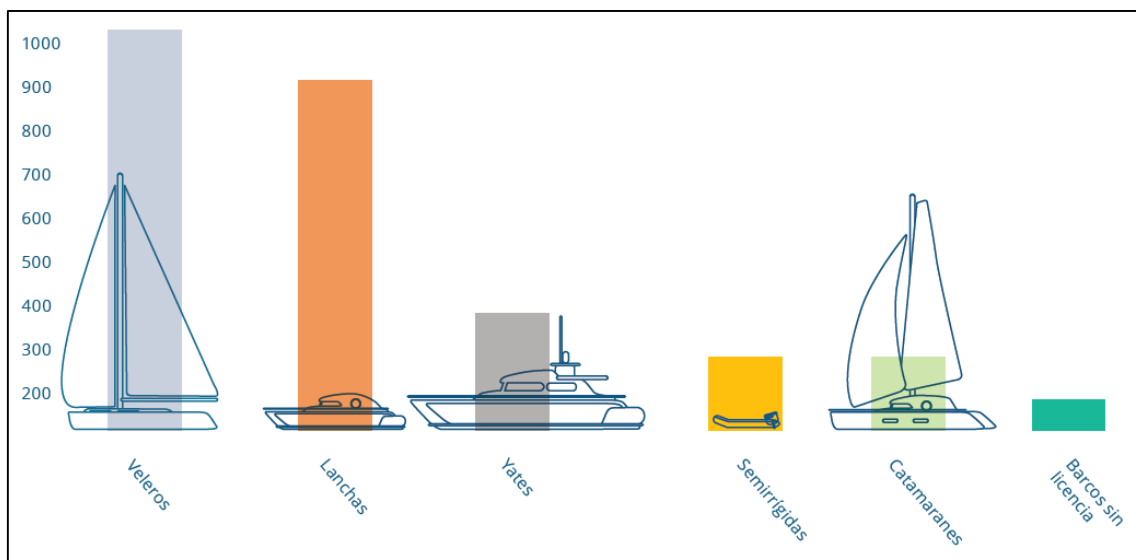


Figura 2. Número de embarcaciones disponibles en Nautal por tipología. Año 2019. Fuente: Nautal

El hecho de que los veleros se encuentren en la tipología de barcos con mayor oferta de barcos disponible responde al hecho de que es el tipo de barco más demandado por los clientes, como hemos visto en el párrafo anterior. El motivo principal que alegan los consumidores para preferir los veleros es la relación entre el precio y la habitabilidad, siendo muy superior el precio de alquiler de un barco a motor respecto a un velero con igual eslora.

Dentro del apartado de veleros y sobre todo en las Illes Balears los catamaranes han aumentado mucho en número, es una opción de embarcación que la suelen escoger sobre todo las familias con niños, dado el mayor espacio disponible tanto en cubierta como en el interior. En lo referente a alquiler con o sin patrón, en el caso de alquileres de día, independientemente de la tipología de la embarcación la opción más elegida por los clientes es el alquiler con patrón. En cambio, en alquileres de semanas completas lo más habitual es el alquiler de veleros y catamaranes sin patrón.

En lo que respecta a la eslora, en el caso de los veleros, como podemos ver en el siguiente gráfico, las más frecuentes las encontramos entre los 10 y los 15 metros, siendo los 12 metros la eslora más mayoritaria, lo que ya nos da una pista de que es la eslora preferida por la mayoría de clientes.

En el siguiente grafico podemos ver la flota de chárter ofertada en Nautal clasificada por eslora:

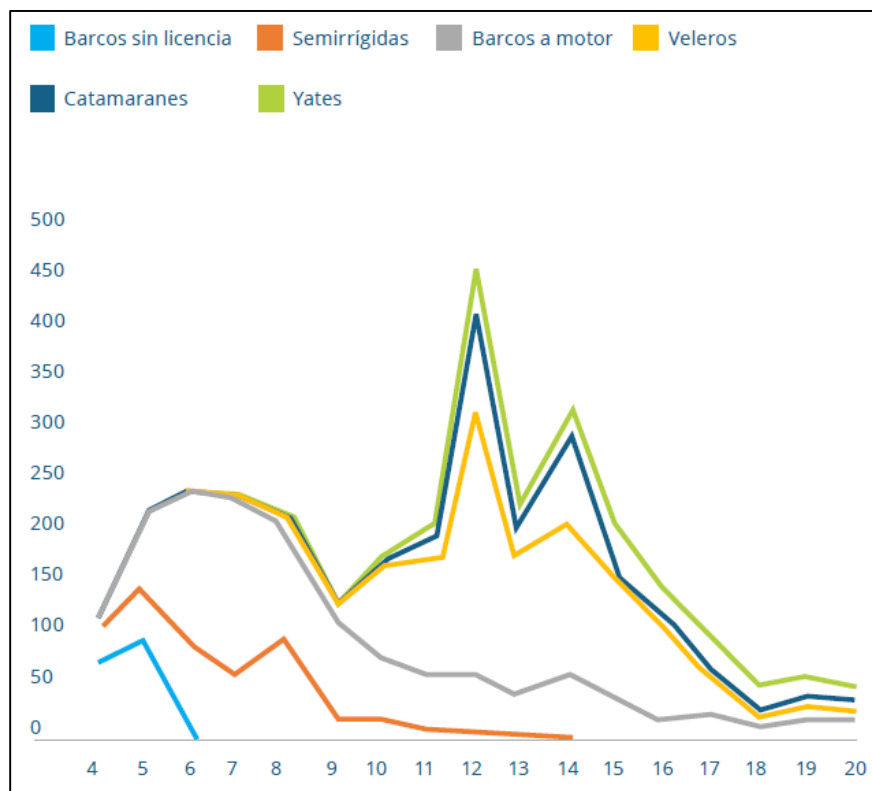


Figura 3. Eslora de las embarcaciones por tipología disponibles en Nautal. Año 2019. Fuente: Nautal

Si analizamos la flota de chárter disponible, teniendo en cuenta el constructor, el astillero que más embarcaciones aportan al sector en España es Beneteau, seguido de Jeanneau, Bavaria y Lagoon. El hecho que Beneteau sea el primero es porque tanto se sitúa como líder en el apartado de veleros como de motoras. Si concretamos por tipo de embarcación en el caso de veleros las primeras plazas son para Beneteau, seguido por Bavaria, Jeanneau, Dufour y Hanse. En este caso, dado que tengo claro que la elección de la embarcación va a ser un velero, se ve claramente que las marcas preferidas tanto por clientes como por armadores para realizar este tipo de actividad pertenecen a los barcos de astilleros más generalistas y habituales en nuestras costas como los franceses Beneteau, Jeanneau y Dufour o los alemanes Bavaria y Hanse.

En el siguiente grafico podemos ver la flota de chárter ofertada en Nautal clasificada por astilleros:

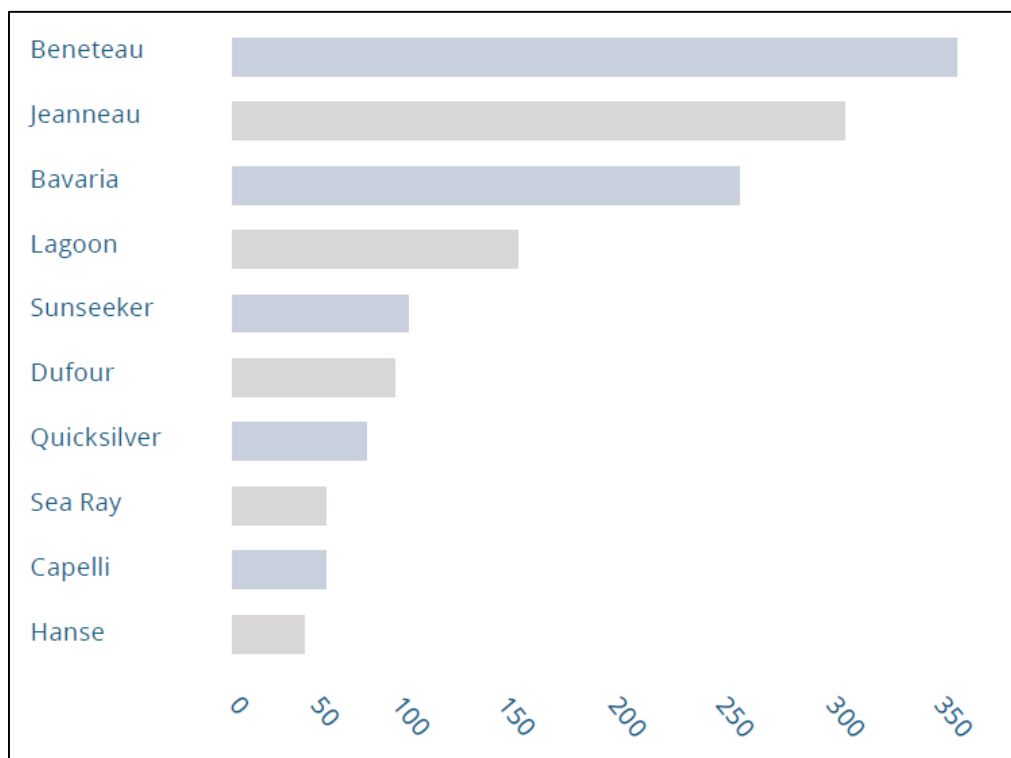


Figura 4. Astillero de construcción de las embarcaciones disponibles en Nautal. Año 2019. Fuente: Nautal

La edad de la embarcación, como es normal, es un factor muy importante en el momento de decantar la elección por parte de los usuarios, el porcentaje de barcos que tiene menos de 5 años representa aproximadamente un 35% de la flota disponible. Los barcos más nuevos reportan a los armadores mayores ratios de anticipación en las reservas, mejores precios, menor necesidad de aplicar descuentos y mejores tasas de ocupación, sobre todo en lo referente a los alquileres de una semana y sin patrón, en el caso de alquiler con patrón la antigüedad del barco deja de ser un factor tan determinante, primando más la calidad del servicio y el trato recibido a bordo.

En el siguiente gráfico podemos ver la flota de chárter ofertada en Nautal clasificada año de fabricación:

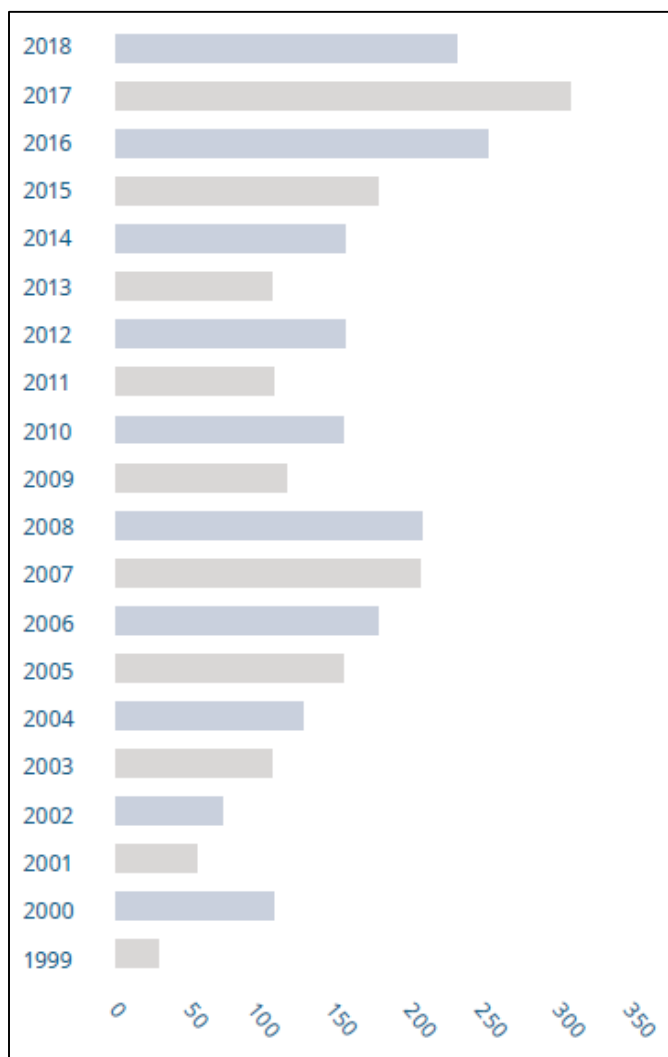


Figura 5. Año de construcción de las embarcaciones disponibles en Nautal. Año 2019. Fuente: Nautal

3.3. Factores determinantes en la elección de la embarcación

En la elección del tipo de embarcación que se explotará en este proyecto desde un primer momento he tenido claro que la embarcación escogida va a ser un velero, el motivo de esta elección es diverso, por un lado la propia afición personal, ya he comentado diferentes veces que a esta se le va a dar también un uso personal, otro de los factores que hacen decantar la balanza hacia los veleros es el coste de adquisición, siempre muy menor a los barcos a motor, los costes también menores de mantenimiento y explotación y también el hecho de poder vender un producto sostenible a nivel ambiental siendo la fuerza del viento su principal fuente de propulsión. Una vez que está claro el tipo de barco deseado y se tiene claro el plan de navegación que se requiere ya se pueden empezar a analizar el resto de factores.

3.3.1. Factor de la edad y del estado de conservación de la embarcación escogida

Como hemos podido ver con los datos del apartado “3.2.2. Características de los barcos disponibles en el sector” un tercio de embarcaciones que se ofertan para el alquiler son embarcaciones con menos de 10 años de antigüedad, en el caso de los alquileres por semanas la antigüedad del barco es si más no, el factor más determinante en el momento de la elección por parte del cliente, pero no sucede lo mismo en el caso de alquileres de un día. Hay que tener en cuenta que en el caso de alquileres semanales el cliente va a pasar a bordo normalmente un periodo de una semana con su familia y/o amigos, la mayoría de clientes de este tipo de chárter suelen tener algo de experiencia o afición al mundo náutico, por lo que “pagar por pagar” siempre van a escoger una embarcación lo más nueva posible, si son charteristas habituales van a intentar probar cada año modelos de astilleros diferentes y buscarán que el barco esté equipado al máximo y disponga del mayor número de comodidades y novedades posibles para pasar sus vacaciones. Esto no quiere decir que las embarcaciones de más edad no sean aptas para realizar chárter de una semana o que no se vayan a alquilar, simplemente que el cliente tendrá más tendencia a decantarse por embarcaciones de menos de 5 años de antigüedad en el momento de la elección, por lo que los barcos más nuevos se alquilarán antes y a un precio más ventajoso para el armador.

El tipo de cliente que vamos a tener con el producto que oferto es un perfil muy diferente al mencionado anteriormente; es un tipo de cliente que normalmente no tiene ningún tipo de experiencia ni relación con la mar, simplemente busca vivir una experiencia diferente dentro de sus vacaciones, disfrutando de la costa y de un rato de sol y mar desde otra perspectiva, mientras el barco se vea en buen estado, sea atractivo a la vista, cómodo y disponga de un patrón amigable que le haga pasar un buen rato, no busca nada más, importándole poco si la embarcación es del astillero x o y, o si tiene 4 u 8 años. En este caso lo más importante es que el barco ofrezca una buena imagen, dar un buen trato al cliente y generar muy buenas opiniones en la red sobre el producto que se ofrece, basadas en las experiencias de otros clientes que haya tenido a bordo.

En la elección de la embarcación busco que se cumplan varios criterios, tanto se ha de tener en cuenta el presupuesto, ya que la intención es financiar la mínima parte posible de la compra, como que cumpla con las exigencias del uso que le quiero dar a la misma. Voy a centrar la búsqueda en embarcaciones que tengan entre 12 y 15 años de antigüedad, es una franja de antigüedad que ofrece siempre una reventa más rápida en caso de necesidad que los veleros de mayor antigüedad, ya que cuentan con un amplio

mercado y son barcos relativamente nuevos, teniendo en cuenta la vida útil de un velero, y a la vez, las embarcaciones con esta edad ya han sufrido una fuerte depreciación respecto a su precio nuevo, por lo que mantienen un buen valor residual.

También es muy importante el estado de conservación del barco en el momento de la compra, busco que desde el primer momento esté a son de mar para poder trabajar, obviamente teniendo en cuenta que a un barco constantemente se le efectúan mejoras y hay que hacerle un mantenimiento exhaustivo. Los barcos que encontramos dentro de esta franja de antigüedad normalmente aún no han sufrido mucho desgaste, tanto en lo referente a motor, jarcia y velas, como en el desgaste de los interiores, es muy importante la compra de un barco que pueda trabajar toda la temporada con las máximas garantías de que no va a tener que parar por averías, ocasionando cancelaciones y pérdidas económicas importantes, cosa que suele suceder con barcos de mayor antigüedad, que por muy bien mantenidos que estén, hay más probabilidades de que vayan teniendo averías que obliguen a parar temporalmente. Por otro lado, a nivel estético el diseño de los veleros ha evolucionado muy poco en los últimos años y las unidades que tienen una edad entre 10 y 15 años continúan viéndose completamente actuales.

3.3.2. Eslora necesaria

En lo referente a la eslora, voy a centrar la búsqueda en los 12 metros. El centrarme en esta franja es teniendo en cuenta los gastos de amarre, bastante contenido para esta eslora, ya que habitualmente a partir de los 12 metros los precios ya se disparan exponencialmente, los gastos de mantenimiento, número máximo de pasajeros posibles, comodidad de los mismos y el hecho que a nivel de dotación solamente llevará un patrón, por lo que ha de ser una eslora totalmente manejable en solitario.

Considero que los 12 metros es la eslora perfecta teniendo en cuenta el equilibrio mencionado anteriormente, ya que a pesar de llevar clientes el patrón no dispone de ningún tipo de ayuda, y es una buena eslora para poder hacer en solitario todas las maniobras necesarias navegando a vela, y también para poder atracar y desatracar sin necesidad de ayuda de los clientes o de algún marinero del puerto. También tengo en cuenta la polivalencia, es una eslora que, si en un futuro se quisiera realizar otro tipo de actividad con el barco, ofrece el suficiente espacio a bordo, se podrían realizar salidas de semana

completa sin problema, o realizar prácticas para escuelas náuticas, ya que cumple con el mínimo de eslora (11,5 metros) para poder realizar cualquier práctica oficial de titulaciones náuticas de recreo⁵.

3.3.3. Tipo de velero, interiores y cubierta

En cuanto al número de cabinas, normalmente en estas esloras los astilleros suelen ofrecer dos configuraciones diferentes, la versión “armador” que dispone de solamente dos camarotes muy amplios y la versiones “chárter” en la cual se busca dotar a la embarcación con el mayor número de cabinas posibles, en esta eslora lo habitual es encontrar 3. En mi búsqueda es un requisito indispensable el tener un mínimo de 3 cabinas, como he comentado busco dotar al barco de la polivalencia suficiente para realizar otro tipo de actividades o que pueda trabajar realizando prácticas para escuelas náuticas y el número de cabinas es muy importante en estos casos.

En cuanto al tipo de barco lo que ha de primar es la comodidad del cliente, la mayoría de astilleros suelen tener dos líneas bien diferenciadas, la de regata y la de crucero. En los modelos más de regata encontramos unos diseños que dotan al barco una mayor velocidad navegando a vela, a la vez que lo hacen más nervioso y exigente a la hora de navegar, pensado principalmente para el armador que busca un equilibrio entre poder hacer regatas siendo competitivo y poder disfrutar también de la navegación de crucero. Los modelos más de crucero están pensados principalmente para el chárter o el armador crucerista. En estas versiones lo que prima es la facilidad de manejo y la comodidad, tanto a nivel de interiores como en la navegación, siendo más relajados y confortables, así como menos exigentes con el trimado de las velas. En este caso sin lugar a dudas, y a pesar de las preferencias si al barco solamente se le fuera a dar un uso personal, me voy a decantar por la búsqueda en una línea de crucero, buscando que ofrezca una navegación relajada, que disponga de una amplia y cómoda bañera, un buen jupette, bimini, etc., estos factores hacen la vida a bordo más cómoda a los clientes.

⁵ Real Decreto 875/2014, del 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo.

Esta búsqueda de la polivalencia también se va a tener en cuenta a la hora de equiparlo, contemplando no solo las necesidades en cuanto a electrónica o zona de navegación de su uso en *day charter*, sino se va a dotar del equipamiento necesario para homologarlo como barco escuela para que puede realizar todo tipo de prácticas y se va a despachar en Zona de Navegación 2⁶, para tener la opción de realizar salidas a Baleares o realizar las prácticas de escuelas náuticas mencionadas anteriormente.

3.4. Embarcación escogida

Teniendo en cuenta los factores mencionados en el apartado anterior la embarcación en la que voy a centrar la búsqueda va a ser un Jeanneau Sun Odyssey 40, modelo diseñado por Daniel Andrieu para el astillero francés Jeanneau, producido entre el año 1997 y 2005. Es un modelo muy utilizado en el chárter, con una estética muy atemporal, bañera de buenas dimensiones y con doble rueda, cabina discreta y elegante en suave pendiente, buena plataforma de baño y una navegación cómoda. La oferta de embarcaciones que cumplan estas características es muy amplia y en la elección de este modelo se ha valorado la calidad de construcción, diseño, tipo de navegación que ofrece, maniobrabilidad, interiores, motorización, equipamiento y precio.



Figura 6. Jeanneau Sun Odyssey 40. Fuente Croatia Yacht Charter

⁶ Ver apartado 4.2. Zonas de Navegación

A continuación, podemos ver las principales características técnicas del barco escogido:

Ficha técnica	
Eslora Total:	12,20 m.
Eslora de Casco:	11,75 m.
Manga:	3,95 m.
Calado:	1,95 m.
Desplazamiento:	7.960 kg.
Lastre:	2.620 kg
Depósito agua:	310 l.
Depósito combustible:	136 l.
Plazas:	A/9, B/10, C/12
Motorización:	Yanmar 54 cv
Camarotes:	2/3
Categoría CE/pax:	A/9, B/10, C/12
Arquitecto:	Daniel Andrieu
Superficie vélica	
Mayor:	35,2 m ²
Genova:	41,2 m ²
Spinnaker:	108,3 m ²

Tabla 1. Principales datos de la embarcación Jeanneau Sun Odyssey 40. Fuente: propia

3.4.1. Interiores

Jeanneau ofrecía tres distribuciones distintas dependiendo de las necesidades del armador, la opción con dos camarotes a popa y uno a proa para el armador, equipado con un solo baño, la misma opción, pero equipando un segundo baño a modo de suite en el camarote de proa, y una tercera versión con dos camarotes, uno a proa y otro a popa, ganando este segundo en tamaño y ampliando considerablemente el tambucho de babor dándole mucha capacidad de estiba. Voy a centrar la búsqueda únicamente en la

versión de tres camarotes, preferiblemente con un único baño, pero sin descartar ver barcos con la otra versión, dejando la elección a precio/estado de conservación del mismo.

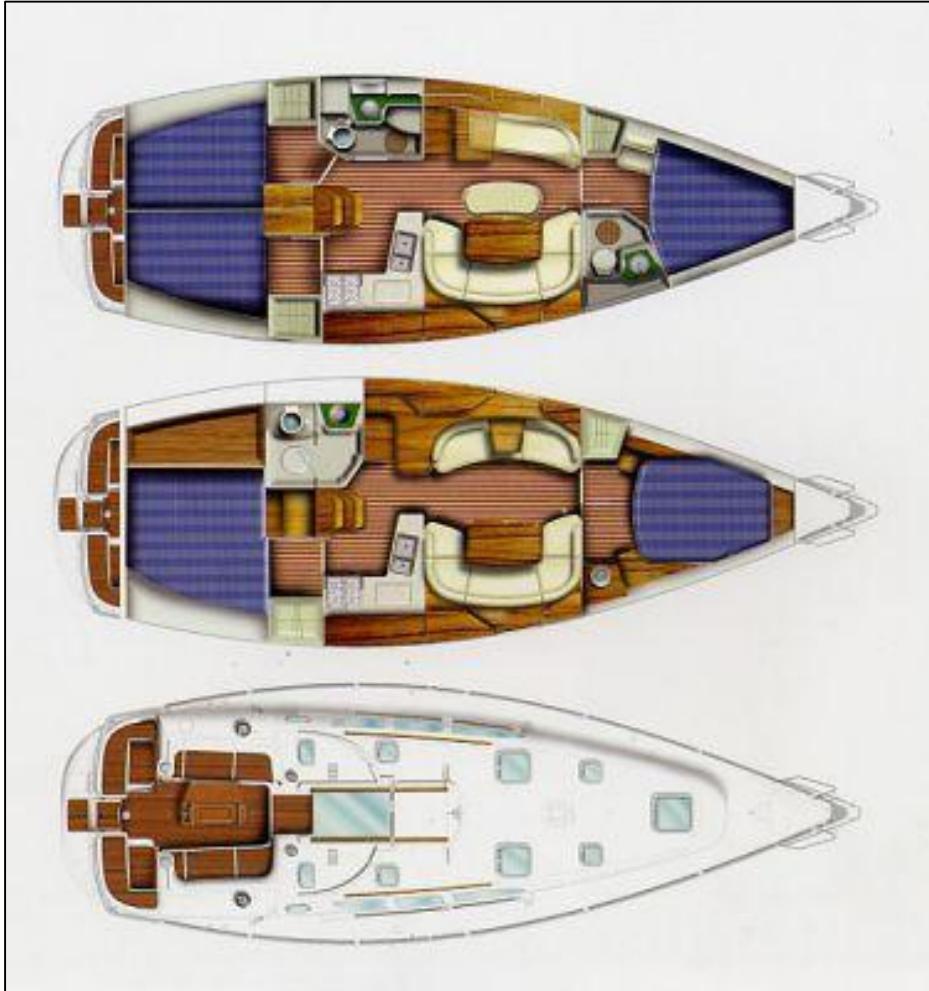


Figura 7. Diferentes distribuciones ofrecidas por el astillero. Fuente: Jeanneau

En lo referente a las maderas utilizadas en el interior es un barco bien acabado, con chapado de teca, maderas bastante claras, amplio y agradable en su decoración. Cocina amplia y práctica con distribución en forma de L, comedor en forma de C a estribor y dos banquetas o banqueta larga con mesa de cartas a babor. El interior está bien pensado y tiene una buena distribución, es capaz de ofrecer una buena comodidad para 6 tripulantes en cruceros de varios días y también ofrece una buena comodidad en caso de llevar más tripulantes si se están realizando navegaciones de solo un día.



Figura 8. Interiores de la embarcación. Fuente: Jeanneau

3.4.2. Acastillaje, aparejo y velas

Este barco como suele ser habitual en las embarcaciones más actuales dispone de toda la maniobra reenviada a la bañera, aspecto muy importante teniendo en cuenta que el patrón no va a disponer ningún tipo de ayuda, por lo que tiene todo al alcance de la mano sin necesidad de salir de la bañera. El carro de escota de la mayor está situado encima del *roof*, esta característica le resta efectividad al trimado de la vela mayor respecto a estar en una posición más a popa dentro de la bañera, pero evita el corte que supone tener el carro en medio molestando y evita los posibles accidentes ocasionados por estar en esa posición, ganando en comodidad. Todo el acastillaje que venía de serie era de primeras marcas, con winches Harken, mordedores Spinlock o enrollador de génova Facnor, evidentemente será habitual encontrar unidades que hayan sufrido modificaciones o mejoras en la maniobra a lo largo de los años. En cuanto a la superficie velica la vela mayor tiene 35,2 m² en su versión convencional, que es la que voy a buscar, (algunas unidades montaban mayor enrollable, estas quedarán descartadas de visitar), génova de 41,2 m² y spinnaker de 108 m², el mástil es pasante con dos pisos de crucetas retrasadas.



Figura 9. Detalle de la maniobra del roof. Fuente: Happycharter

3.4.3. Cubierta y bañera

El barco dispone de una amplia bañera con doble rueda del timón, cosa que facilita los bordos a ambas bandas, y el gobernarlo cómodamente desde barlovento, además de dejar un amplio pasillo en crujía para pasar de la zona de gobierno a la zona central de la bañera, aspecto muy práctico cuando se navega con clientes, ya que les permite un fácil acceso desde el espejo de popa a la bañera tanto para embarcar en puerto como para pasar después de tomar un baño, también dispone de una mesa desmontable en la bañera. La cubierta está bastante limpia de cabos y carros, ofreciendo una buena circulación.



Figura 10. Bañera de la embarcación. Fuente: Sailing Dream

3.4.4. Motorización

La motorización estándar y más habitual que se ha montado en este barco es un Yanmar de 55 CV, motor muy fiable y duro, que permite mantener los 7 nudos en velocidad de crucero, velocidad más que aceptable en un velero de esta eslora. La transmisión es mediante eje, cosa que facilita y simplifica el mantenimiento respecto a los motores con cola. Los diferentes accesos al motor para poder realizar el mantenimiento son bastante cómodos, se puede acceder tanto desde los camarotes de popa como levantando la escalera de acceso al interior, en el habitáculo del mismo queda un espacio bastante aceptable para poder trabajar y realizar su mantenimiento, levantando las colchonetas de la cabina se accede sin problema a eje y bocina.

3.4.5. Casco y construcción

El material utilizado en el casco es la fibra de vidrio reforzada con kevlar para darle una mayor resistencia, siendo de los últimos modelos que el astillero Jeanneau uso como sistema de construcción la combinación de casco y varengas, posteriormente pasó a construir los cascos con contramoldes, ya que este sistema abarata los costes de construcción y la hace más rápida, los cascos contruidos con contramolde también son más pesados. La unión casco-cubierta es mediante un regala de aluminio atornillada a la cubierta. El barco tiene un desplazamiento de casi 8 toneladas (7.960 Kg) de los cuales el 33% corresponden al lastre de 2.620 kg, con una orza profunda y perfilada terminada en un pequeño bulbo con aletas que le da un calado de 1.95 m.



Figura 11. Casco de la embarcación. Fuente: Red Ensing

3.4.6. Precios en el mercado de ocasión

La horquilla de precios y la oferta de este modelo es bastante amplia, con precios anunciados que van desde los 55.000 € hasta los 110.000 €. Después de tener contacto con diversos *brokers* conocidos, me he marcado un precio máximo de compra de 60.000 €, dependiendo del estado de conservación y el equipamiento que disponga. De cara al proyecto todos los cálculos del apartado empresa se realizarán teniendo en cuenta esta cifra.

Capítulo 4. Requisitos de material y normativa aplicable a la seguridad de la embarcación

Como es lógico dada la importancia de la seguridad en las actividades náuticas existen una serie de requisitos y normativas de seguridad que ha de cumplir la embarcación, tanto a nivel de diseño o construcción, como de equipamiento, para poder realizar estas actividades con cierta seguridad. Estos requisitos de seguridad en el caso de buques mayores de 24 metros están regulados mediante el convenio SOLAS⁷; en el caso de embarcaciones de recreo con bandera española la base reguladora a cumplir es la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril (publicada en el Boletín Oficial del Estado), esta orden regula los equipos de seguridad, salvamento, contra-incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias con los que se tendrá que equipar la embarcación, así como homologaciones, permisos e inspecciones que debe pasar la embarcación. El fin principal de esta regulación es proteger la vida de las personas que están a bordo y proteger el medio ambiente y los recursos marinos.

⁷ SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar o SOLAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: "Safety of Life at Sea") es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques. El objetivo principal del convenio SOLAS es especificar normas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas.

4.1. Mercado CE y categoría de diseño

El marcado CE es una normativa europea el objetivo de la cual es el de establecer unos requisitos básicos de seguridad en el diseño de las embarcaciones de recreo comunes para toda la Unión Europea. El fin de esta normativa es armonizar las diferentes legislaciones que tiene cada país por tal de eliminar obstáculos y mejorar la comercialización dentro de la unión. Desde el año 1998 todas las embarcaciones de recreo puestas por primera vez en el mercado comunitario, sean embarcaciones nuevas construidas en la Unión Europea, o embarcaciones nuevas o de 2ª mano provenientes de países terceros, deben llevar el marcado CE que denota su conformidad con las exigencias de seguridad contenidas en la normativa⁸.

Para su comercialización o puesta en servicio una embarcación CE debe contar con las siguientes marcas de identificación y documentación:

- **Número de identificación (WIN):** toda moto o embarcación debe llevar marcado de forma permanente un número de identificación WIN (del inglés Watercraft Identification Number), el cual consta de 14 caracteres que incluyen la información relativa al país del constructor, un código único del constructor, un número de serie único, el mes y año de fabricación y el año del modelo.
- **Placa del constructor:** una placa (puede ser una chapa rígida o una etiqueta flexible) fijada a la embarcación o moto de forma que no se pueda retirar sin el uso de herramientas, y separada del número de identificación WIN, debe mostrar como mínimo el Marcado CE, el nombre y datos de contacto del constructor, la categoría de diseño⁹, el número máximo de personas que la embarcación está destinada a transportar y la carga máxima recomendada por el fabricante. La carga máxima declarada en la chapa del constructor debe incluir el peso de las personas, bienes y tanques de combustible portátiles, pero no el peso del contenido de los tanques fijos.

⁸ Exigencias marcadas por la Directiva 2013/53/UE, aplicable desde el 18 de enero de 2016 y traspuesta al ordenamiento jurídico español en el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes.

⁹ Ver apartado 4.1.1. Categorías de diseño.

- **Declaración UE de Conformidad:** una declaración formal del fabricante o de su representante autorizado respecto a la conformidad de la embarcación con la legislación de armonización pertinente de la Unión Europea.
- **Manual del Propietario de la embarcación y del motor:** el manual debe estar redactado en español si la moto, embarcación o motor se pone a la venta en España, y debe contener toda la información necesaria para la utilización segura del producto, haciendo especial hincapié en el montaje, mantenimiento, funcionamiento normal, prevención de riesgos y gestión de riesgos.

4.1.1. Categorías de Diseño

Las embarcaciones con Marcado CE deben estar diseñadas y construidas para resistir determinadas condiciones de mar y viento por lo que respecta a la estabilidad, la flotabilidad y demás requisitos básicos, en función del tipo de navegación para la que se haya diseñado. Se clasifican, según su aptitud para afrontar dichas condiciones, en cuatro categorías¹⁰:

Embarcaciones diseñadas para la navegación:	Fuerza del viento (E. Beaufort ¹¹):	Altura significativa de las olas (m):
A: Oceánicas: Viajes largos, autosuficientes en gran medida	Más de 8	Más de 4
B: Alta mar: Viajes en alta mar	Hasta 8 incl.	Hasta 4 incl.
C: Aguas costeras: Viajes en aguas costeras, grandes bahías, grandes estuarios, lagos y ríos	Hasta 6 incl.	Hasta 2 incl.
D: Aguas protegidas: Viajes en aguas costeras, pequeños lagos, ríos, canales, puertos, radas y aguas protegidas en general	Hasta 4 incl.	Hasta 0,3 incl.

Tabla 2. Categorías de diseño de las embarcaciones. Fuente: propia

¹⁰ Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.

¹¹ La escala de Beaufort de la fuerza de los vientos es una medida empírica de la intensidad del viento basada principalmente en el estado del mar, de sus olas y la fuerza del viento.

4.2. Zonas de navegación

Paralelamente a la Categoría de Diseño vistas en el apartado anterior, el estado español regula la distancia máxima de la costa que puede alejarse una embarcación dependiendo del equipamiento y del material de seguridad que se lleva a bordo, otorgándole una Zona de Navegación¹². La asignación por parte de las autoridades de esta Zona de Navegación está limitada por la Categoría de Diseño concedida en el momento de su construcción mediante el marcado CE.

A continuación, vemos las diferentes Zonas de Navegación existentes y su relación con la Categorías de Diseño:

Categoría de diseño	Zona	Distancia de la costa	Navegación
"A" Océánica	1	Ilimitada	Zona de navegación ilimitada
"B" Alta mar	2	60'	Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas
	3	25'	Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 25 millas
"C" Aguas costeras	4	12'	Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas
	5	5'	Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 5 millas de un abrigo o playa accesible
	6	2'	Navegación en la cual la embarcación no se aleje más de 2 millas de un abrigo o playa accesible

¹² Orden de Fomento 1144/2003 de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contraincendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar las embarcaciones de recreo.

"D" Aguas protegidas	7	Protegidas	Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, rías, bahías abrigadas y aguas protegidas en general

Tabla 3. Zonas De Navegación y su correspondencia con la Categoría de diseño. Fuente: propia

4.2.1. Zona de navegación escogida para la embarcación del proyecto

En el caso del velero Jeanneau Sun Odyssey 40 que voy a utilizar en este proyecto, como vemos en la ficha técnica, tiene diferentes categorías de construcción en función del número de personas que llevemos a bordo, otorgándole la Categoría A con un máximo de 9 personas, la B con 10 personas y la C con 12 personas, por lo que la embarcación puede ser despachada por Capitanía Marítima en la Zona de Navegación que sea necesaria dada su categoría de diseño, siempre atendiendo al número máximo de personas que lleve a bordo.

En este caso va a ser despachada¹³ en Zona de Navegación 2 (pudiendo alejarse hasta las 60 millas de la costa), a pesar de que la actividad principal se realizará en la línea litoral alejándose un máximo de 3 o 4 millas de la costa, se hará para esta zona de navegación para poder navegar desde la península hasta las Islas Baleares. Esto es importante ya que amplía las opciones en el caso de alquileres realizados a escuelas náuticas, porque es habitual que alquilen embarcaciones para realizar las diferentes prácticas para la obtención de titulaciones náuticas de recreo, y en muchos casos cruzan de la península a estas islas.

4.3. Material de seguridad

Para superar las inspecciones realizadas por la administración y obtener el Certificado de Navegabilidad¹⁴, el barco ha de estar dotados con un material y un equipo de seguridad determinado, la relación de cada

¹³ Ver apartado 5.3. Despacho de buques.

¹⁴ Ver apartado 5.2.1. Certificado de Navegabilidad.

elemento esencial y su adecuación para cada Zona de Navegación se encuentra detallada en la misma normativa¹⁵. El Certificado de Navegabilidad, como veremos en los siguientes apartados, acredita que la embarcación cumple las condiciones exigidas reglamentariamente, y da constancia de los reconocimientos efectuados, su tipo y la fecha del próximo a realizar, siendo un requisito indispensable para poder desarrollar la actividad.

Dado que la embarcación es usada, ya ha sido matriculada anteriormente, y dispone de marcado CE, esta inspección, y las sucesivas, en las que se comprobará el material de seguridad que llevamos a bordo, será llevada a cabo por las Entidades Colaboradoras de Inspección¹⁶, estas entidades son empresa privadas con la autorización de la DGMM para la realización de las inspecciones periódicas obligatorias recogidas en el Real Decreto 1434/1999, que deben superar las embarcaciones de recreo con bandera española. En los siguientes sub-apartados veremos la relación de equipos y materiales con los que se ha de equipar la embarcación para superar su reconocimiento y habilitarla para la Zona de Navegación 2.

4.3.1. Elemento de seguridad y salvamento

Material	Cantidad
Balsa salvavidas ¹⁷	1
Aro salvavidas con luz y rabiza ¹⁸	1

¹⁵ Orden de Fomento 1144/2003 de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contraincendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar las embarcaciones de recreo.

¹⁶ Ver apartado 4.4. Inspecciones que ha de superar la embarcación.

¹⁷ Balsa salvavidas para el 100% de las personas a transportar, esta ha de ser SOLAS o disponer de la homologación ISO 9650 siempre que sean homologadas por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM).

¹⁸ SOLAS, homologado por la DGMM o por un organismo notificado con la marca de rueda de timón de acuerdo con lo establecido en Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo. También puede tener certificado «CE», homologado por un organismo notificado de acuerdo con el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

Chalecos salvavidas ¹⁹	Para 100% personas
Cohetes con luz roja y paracaídas ²⁰	6
Bengala de mano con luz roja ²⁰	6
Señales fumígenas flotantes ²⁰	2
Arneses de seguridad ²¹	100%

Tabla 4. Material de seguridad destinado a supervivencia y salvamento. Fuente: propia

4.3.2. Equipamiento náutico y armamento diverso

Material	Cantidad
Un compás de gobierno con iluminación	1
Un compás de marcaciones	1
Una tablilla de desvíos del compás (caducidad 5 años)	1
Una corredera (de hélice, eléctrica o de presión, se permitirá GPS)	1
Sextante y cronómetro ²²	2
Compás de puntas	1
Transportador	1

¹⁹ Homologación SOLAS o CE, en caso de ser «CE»: flotabilidad mínima requerida según norma UNE-EN 396:1995 de 150 N.

²⁰ Todas las señales pirotécnicas deberán estar homologadas, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo.

²¹ Para el 100% personas que simultáneamente puedan estar de guardia en cubierta, no es obligatorio para Zona de Navegación 2, pero al homologar el barco para dar prácticas oficiales de titulaciones náuticas sí que se nos obliga.

²² El sextante y el cronómetro marino no es obligatorio para Zona de Navegación 2, pero al homologar el barco para dar prácticas oficiales de titulaciones náuticas sí que se nos obliga, también se debe disponer almanaque náutico del año en curso en cualquier formato y diario de navegación.

Regla de 40 cm	1
Prismáticos	1
Cartas y libros náuticos (Faros / derrotero, Guía Medica, Reglamento Radiocomunicaciones, código internacional de señales)	1
Bocina de niebla a presión manual (si es de gas con recipiente de membrana de respeto)	1
Barómetro	1
Campana o medios para producir sonido para esloras inferiores	1
Pabellón nacional	1
Código de banderas (al menos C, N y A ²³)	1
Linternas estancas (bombillas y pilas de repuesto)	2
Espejo de señales	1
Código de señales (si se montan aparatos de radiocomunicaciones)	1
Reflector radar (embarcaciones de casco no metálico)	1
Botequín tipo C ²⁴	1
Caña de timón de emergencia	1
Estachas de amarre al muelle	2
Bichero	1

Tabla 5. Equipo de navegación y elementos sanitarios obligatorios a bordo. Fuente: propia

²³ Bandera Alfa no obligatoria para Zona de Navegación 2, pero al homologar el barco para dar prácticas oficiales de titulaciones náuticas sí que se nos obliga.

²⁴ Las embarcaciones con tripulación contratada, deberán contar con el botiquín prescrito en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar y la Orden PRE/930/2002, de 23 de abril.

4.3.3. Medios contra incendios

Las embarcaciones de recreo, incluso aquellas dotadas de otros sistemas de extinción, deberán llevar extintores portátiles en la cantidad y del tipo que se especifica más adelante. En la reglamentación se determinan los elementos en función de la eslora, en este caso sería de 10 a 15 metros, de la potencia del motor (inferior a 150kw) y tipo de combustible utilizado. A continuación, se muestra la relación del tipo y cantidad de extintores:

En función de la eslora	Cantidad/tipo ²⁵
Con o sin cabina de 10 a 15 m	2 tipo 21 B ²⁶

Tabla 6. Instalación obligatoria de extintores según eslora. Fuente: propia

En función de la potencia instalada	Cantidad/tipo ¹⁵
Inferior a 150 KW	1 tipo 21 B

Tabla 7. Instalación obligatoria de extintores según potencia del motor instalada. Fuente: propia

La embarcación aparte de disponer de los medios contra incendios indicados en la tabla deberá tener instalado un detector de gas, ya que se dispone de gas combustible para alimentar los fogones de la cocina. Además, la embarcación deberá disponer de dos baldes contra incendios con rabiza ligeros y de fácil manejo con una capacidad mínima de 7 litros. Se aceptan los fabricados de material plástico siempre que sean de construcción robusta y sus asas no puedan desprenderse. Estos baldes podrán usarse

²⁵ Los extintores serán de tipo homologado por la DGMM para embarcaciones de recreo o llevarán la marca de timón que establece el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, y estarán sometidos a las revisiones correspondientes, debiendo estar provistos de una tarjeta informativa en la que conste la fecha de la última revisión y el nombre de la entidad que la realizó. El extintor contendrá al menos de 2 kilogramos de producto extintor (polvo seco, o cantidad equivalente de otro producto extintor).

²⁶ La cantidad de extintores tipo 21B sería 1 en caso de ser lista 7ª, y 2 en caso de lista 6ª y eslora superior a 10 metros.

también para achique o para otros servicios, pero nunca para trasvasar combustible u otros líquidos inflamables.

4.3.4. Medios de achique

Sin perjuicio de los medios de achique exigidos para las embarcaciones con el marcado CE, las embarcaciones de recreo deberán al menos ir provistas de los medios de achique que se indican a continuación, de acuerdo con la Zona de Navegación 2:

Material	Cantidad
Bomba de achique eléctrica ²⁷	1
Bomba de achique manual ²⁸	2
Balde de achique	2

Tabla 8. Elementos de achique obligatorios a bordo. Fuente: propia

4.3.5. Línea de fondeo

La embarcación deberá disponer de una línea de fondeo cuya longitud no podrá ser inferior a cinco veces la eslora de la embarcación, la longitud del tramo de cadena será como mínimo igual a la eslora de la embarcación, el peso mínimo del ancla deberá ser de 20 kg, y el diámetro de la cadena²⁹ de 8 mm, en caso de disponer de algún tramo de estacha³⁰ esta deberá ser de mínimo 14 mm. Evidentemente esto se trata de unos mínimos, por lo que tanto la longitud de cadena como su diámetro va a ser superior a los mínimos requeridos dada la importancia de la seguridad del barco durante los fondeos.

²⁷ La capacidad de las bombas no debe ser menor de (a una presión de 10 kPa) 30 litros/min.

²⁸ Operable desde la bañera con todas las escotillas y accesos al interior cerrados y de instalación fija.

²⁹ La cadena debe ser de acero galvanizado o equivalente, de acuerdo con la norma EN 24565.

³⁰ El diámetro de la estacha está referido a estachas de nylon.

4.3.6. Radiocomunicaciones

Los equipos de radiocomunicaciones que llevemos a bordo tienen un papel muy relevante respecto a la seguridad en la mar. Es por ello que se detallará las especificaciones de las instalaciones y equipos, las características de su instalación y procedimientos ante la Administración. Los equipos de radiocomunicaciones a bordo de las embarcaciones de recreo deberán cumplir con las disposiciones sobre Radiocomunicaciones Marítimas en vigor. Adaptando la normativa internacional, la administración española regula con el R.D. 1185/2006³¹ los equipos que deben llevar las embarcaciones de recreo, de acuerdo a la zona de navegación para la que se encuentran autorizadas, en la siguiente tabla también añadiré los equipos electrónicos necesarios a bordo para que la embarcación pueda estar homologada para la realización de prácticas de títulos recreativos:

Equipo
VHF fijo con LSD
VHF portátil ³²
Radiobaliza (RLS)
GPS
AIS ³³
Radar ³⁴

Tabla 9. Equipos de radiocomunicaciones y electrónica a bordo. Fuente: propia

³¹ R.D.1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.

³² El VHF portátil debe disponer de una batería primaria precintada, apta para ser usada únicamente en caso de emergencias y otra secundaria recargable, para uso diario. Este VHF puede ser substituido por un SART, quedando a elección del armador, en este caso he optado por este aparato dada la versatilidad de uso que ofrece y teniendo en cuenta que el barco ya dispone de radiobaliza de localización de siniestros.

³³ AIS (Automatic Identification System) tipo «B» con capacidad de extracción y exportación de datos, este aparato no es obligatorio para Zona de Navegación 2, pero sí para dar prácticas oficiales de titulaciones náuticas.

³⁴ El radar no es obligatorio para Zona de Navegación 2, pero sí para dar prácticas oficiales de titulaciones náuticas.

Todos los equipos de radio que se instalen a bordo de un barco deben estar aprobados por la DGMM siendo obligatoria su notificación de instalación mediante instalador autorizado. Para los equipos portátiles, respondedores de radar, receptores, sondas u otros equipos no obligatorios con potencia inferior a 25 W. solo será necesaria la presentación de factura y su provisión a bordo no requerirá la certificación de ninguna empresa instaladora. De acuerdo con la reglamentación vigente, cada buque que disponga de algún equipo transmisor de radiocomunicaciones (sin tener en cuenta VHF portátil), deberá disponer obligatoriamente de la Licencia de Estación de Buque (LEB)³⁵.

4.3.7. Prevención de vertidos a bordo

En lo referente a la conservación del medio marino la normativa exige que las embarcaciones sean construidas y dotadas de modo que se evite que se produzcan vertidos accidentales de aguas sucias y de contaminantes tales como aceite o combustibles, en el agua³⁶.

Toda embarcación de recreo dotada de aseos deberá estar provista de depósitos destinados a retener las aguas sucias generadas durante la permanencia de la embarcación en zonas para las cuales existan limitaciones del vertido de este tipo de aguas. La embarcación que disponga de depósitos instalados de forma permanente estará provista de una conexión universal de descarga a tierra, que permita acoplar el conducto de las instalaciones portuarias de recepción con el conducto de descarga de la embarcación. Además, los conductos destinados al vertido de residuos orgánicos humanos que atraviesen el casco dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente, para prevenir su apertura inadvertida o intencionada, tales como precintos o dispositivos mecánicos, el cumplimiento de la norma ISO 8099 durante la construcción da presunción de conformidad con los requisitos exigidos a los sistemas de retención de instalaciones sanitarias.

³⁵ Ver apartado 5.2.5. Licencia de estación de barco (LEB).

³⁶ La regulación legal en materia de prevención de vertidos en embarcaciones de recreo se encuentra en el Capítulo V de la Orden/FOM/1144/2003, de 28 de abril, así como en la ORDEN FOM/1076/2006, de 29 de marzo, que la modifica.

Los depósitos de retención tendrán la capacidad suficiente para el número de personas a bordo (al menos durante dos días a razón de 4 litros por persona y día). La descarga de estos depósitos se debe realizar bajo las siguientes condiciones:

Zona	Opción de descarga
Aguas portuarias, Zonas protegidas, Rías, Bahías, etc.	No se permite ninguna descarga, ni siquiera con tratamiento.
Hasta 3 millas	Se permite con tratamiento. Ni sólidos ni decoloración.
Desde 3 millas hasta 12.	Se permite desmenuzada y desinfectada. Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.
Más de 12 millas.	Se permite en cualquier condición. Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.

Tabla 10. Tabla de descarga de aguas sucias procedentes de los aseos. Fuente: DGMM

Además, como regla general, queda prohibido arrojar al mar³⁷:

- Plásticos, vidrios, bidones, embalajes y envases.
- Aceites y residuos de combustibles u otros hidrocarburos.
- Aguas oleosas.
- Restos de comida a menos de 12 millas de la costa.
- Se permite la descarga, únicamente, de restos de comida desmenuzados cuando la embarcación se encuentre a más de 12 millas de la costa (la comida no debe estar contenida en bolsas de plástico).
- La posible descarga de los productos contaminantes, no prohibidos expresamente, debe realizarse cumpliendo las prescripciones del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques (Convenio MARPOL³⁸).

³⁷ La embarcación ha de disponer a bordo obligatoriamente de un certificado de entrega de desechos MARPOL en el que se anotarán las entregas efectuadas a lo largo del año en la instalación de recepción de desechos para embarcaciones de recreo autorizadas para un máximo de doce pasajeros.

³⁸ Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78, abreviación de "polución marina") es un convenio o conjunto de normativas internacionales que tienen el objetivo de prevenir la contaminación por los buques, desarrollado por la Organización Marítima Internacional (OMI).

4.4. Inspecciones que ha de superar la embarcación

La Inspección Técnica del Barcos (ITB), son unas inspecciones que han de superar ciertas embarcaciones de recreo dependiendo su eslora, se pasará de manera periódica, y esta periodicidad será en función del uso que se le vaya a dar a la misma, es decir si está registrada en lista 6ª (embarcaciones deportivas que se explotan con fines lucrativos) o lista 7ª (embarcaciones deportivas de recreo)³⁹. En estas inspecciones se comprobará el estado de conservación de la embarcación y que esta disponga a bordo de todos los elementos de seguridad vistos anteriormente requeridos en función de su Zona de Navegación. La ITB es un requisito indispensable para la obtención del Certificado de Navegabilidad, quedando reflejada en este documento, este certificado lo expide la autoridad marítima y acredita que la embarcación cumple las condiciones exigidas reglamentariamente.

Es de obligatorio cumplimiento tener este certificado en vigor, considerándose una falta grave o muy grave navegar mientras esté caducado o se carece del mismo, así como la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la correspondiente autorización y el falseamiento de datos.

El Real Decreto 1434/1999 establece que las Entidades Colaboradoras de Inspección (ECI) serán las encargadas de realizar las inspecciones periódicas, intermedias y adicionales, estas entidades son empresas privadas con la autorización de la Dirección General de la Marina Mercante para la realización de las mismas. Este decreto es de aplicación a todas las embarcaciones de recreo de esloras comprendidas entre los 2,5 y 24 metros, en función del uso que se le vaya a dar, y que no transporten más de 12 pasajeros. Antes del año 2000 la ITB la realizaba la administración marítima, a partir de ese año la administración solo se encarga de realizar el reconocimiento inicial, todo el resto de inspecciones las realizarán las ECI. Las ECI se encargarán de inspeccionar las embarcaciones de lista 6ª de esloras comprendidas entre los 2,5 y 24 metros, y las de 7ª de entre 6 y 24 metros.

³⁹ Ver apartado 5.1. Listas de Registro.

La Dirección General de la Marina Mercante ofrece la lista de las ECI que actualmente podemos encontrar en España para la realización de las correspondientes inspecciones⁴⁰:

- EUROCONTROL, S.A.
- Intertek Ibérica Spain, S.L.U.
- SGS Inspecciones Reglamentarias, S.A.
- APPLUS NORCONTROL, S.L.U.
- LABORATORIO DE CERTIFICACIONES VEGA BAJA, S.L.
- OCA ICP S.A.U. (Antigua OCA SOCOTEC S.A.U.)
- ALDAMAR INSPECCIÓN S.L.

4.4.1. Tipos de reconocimientos

A continuación, vemos los diferentes tipos de reconocimientos existentes y la periodicidad de estos en función del uso que se le vaya dar a la embarcación:

Tipo de reconocimiento	Lista	Características	Periodicidad
Periódicos	7ª	Lh < 6 m	Sin Caducidad
	7ª	6 m <= Lh < 24 m	Máximo 5 años
	6ª	2.5m <= Lh < 24 m	Máximo 5 años
Intermedios	7ª	Lh >= 15 m	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
	7ª	Lh >= 6 m (Casco de madera)	
	6ª	Lh >= 6 m	
Adicionales	Todas	2.5m <= Lh < 24 m	Ver casos en el Artículo 3D (RD1434/1999)
Extraordinarias	Todas	2.5m <= Lh < 24 m	Ver casos en el Artículo 3E (RD1434/1999)

Tabla 11. Tipos y plazos de los reconocimientos. Fuente: DGMM

⁴⁰ Datos publicados por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, diciembre de 2019.

Cada uno de estos reconocimientos tienen una función determinada, a continuación, encontramos una breve descripción sobre cada uno de ellos:

4.4.1.1. Reconocimiento inicial

Como ya he mencionado anteriormente este reconocimiento lo lleva a cabo la administración marítima y es necesario para que se expida el Certificado de Navegabilidad. En caso de que la embarcación conste de marcado CE no será necesaria su realización, expidiéndose el certificado automáticamente. En caso de que la embarcación no disponga de marcado CE sí que tendría que superar, en el reconocimiento se comprueba el cumplimiento de la normativa vigente en relación a la seguridad, prevención de la contaminación, así como la comprobación de la estructura, máquina y equipamiento del barco.

4.4.1.2. Reconocimiento periódico

Este reconocimiento consiste en la realización de las siguientes pruebas:

- Inspección del buque en seco y del equipo con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las normas especificadas en el Certificado de Navegabilidad junto con el buen estado de la embarcación.
- La inspección meticulosa de los elementos de salvamento y seguridad, material náutico y el resto de equipamiento.
- La comprobación de que se encuentra toda la documentación exigida a bordo, que incluye, entre otros, certificados, libro de registro y manuales de mantenimiento.
- La comprobación del estado y funcionamiento de todos los componentes y equipos especificados en el Anexo II del RD 1434/1999⁴¹.

⁴¹ Información recogida en el Anexo II del RD 1434/1999: Consiste en la explicación de todos los reconocimientos que se deben hacer a componentes y equipos de la embarcación. Incluye casco y equipo, maquinaria principal y auxiliar, palos y jarcia, instalación eléctrica, radiocomunicaciones, equipo de salvamento y contra incendios, material náutico, luces de navegación, equipo de fondeo y equipo de prevención de vertidos.

4.4.1.3. Reconocimiento intermedio

Este tipo de reconocimiento consiste en la inspección de los diferentes elementos de la embarcación, incluyendo la obra viva, por lo que también se realizará en seco. Tiene el objetivo de garantizar que se encuentra todo en un estado satisfactorio. Además, se comprobará que todos los equipos estén trabajando con un buen funcionamiento. Como vemos en el cuadro anterior están obligadas a superarlo las embarcaciones registradas en lista 6ª de eslora mayor a 6 metros y las embarcaciones registradas en lista 7ª de eslora mayor o igual a 15 metros. También las de lista 7ª de eslora igual o mayor a 6 metros, siempre que el casco sea de madera.

4.4.1.4. Reconocimiento adicional

Serán obligatoria la realización de este reconocimiento en los supuestos siguientes:

- Se efectúen reparaciones en su casco o maquinaria y equipo, o sufra modificaciones o alteraciones en los mismos.
- Cuando vaya a cambiar de lista 7ª a 6ª.
- Después de haber sufrido varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en maquinaria que puedan afectar las condiciones de seguridad de navegación de la embarcación.

En el caso de este proyecto se tendrá que realizar este reconocimiento, ya que la embarcación pasara de estar registrada en lista 7ª a estar en lista 6ª ya que se explotará con fines lucrativos.

4.4.1.5. Reconocimiento extraordinario

Este tipo de reconocimiento solamente se realizará a requerimiento de un órgano judicial o por resolución motivada por la Dirección General de la Marina Mercante, en el supuesto de que se tienen un conocimiento de que la embarcación pueda poner en peligro la seguridad marítima o el medio ambiente.

4.4.2. Resultados del reconocimiento y documentación

Se deberán clasificar las diversas deficiencias que se encuentren en función de la gravedad y utilizando los siguientes criterios:

- Defectos muy graves: Que se comprometa la seguridad de la navegación, de las personas y / o del medio ambiente.
- Defectos graves: Que afecten o puedan afectar a los siguientes temas: Seguro, estanqueidad, deformaciones del buque, ventilación de la maquinaria, sistema de gobierno, sistema de vaciamiento, sistema de radiocomunicaciones, equipos de salvamento, luces, baterías, ruido y gases, equipo náutico, equipo de contra incendios y sistema de prevención de vertidos.
- Defectos leves: Todos los demás defectos que no sean ni muy graves ni graves.

Cuando se da por finalizada la inspección, se emitirá la documentación que lo corrobore. Dependiendo del tipo de reconocimiento que se haya llevado a cabo, se expedirá la siguiente documentación:

- Periódico / Intermedio: Se expedirá una ampliación del certificado de navegabilidad.
- Adicional: Se expedirá un informe por parte de la ECI a la Capitanía Marítima correspondiente.
- Extraordinario: Se expedirán dos documentos. Una renovación del certificado de navegabilidad con la misma vigencia que el certificado que tenía establecido del reconocimiento anterior con destino al propietario de la embarcación. También se expedirá un comunicado detallado al órgano judicial que lo haya pedido.

Capítulo 5. Trámites y documentación relativos a la embarcación

Como es normal en cualquier actividad, en el ejercicio del chárter náutico tanto con patrón como sin él está sujeto a una serie de formalidades administrativas que se deberán cumplir para estar amparado por los derechos establecidos en la legislación vigente. Todo esto en la práctica se traduce en un conjunto de documentación, trámites a realizar y autorizaciones que deberemos llevar obligatoriamente a bordo.

En este proyecto voy a tratar el caso en particular que me compete, haciendo el supuesto de que la embarcación adquirida ya está abanderada en España, la compra se ha realizado a un particular, la embarcación está despachada en Zona de Navegación 2 y en el momento de la compra está registrada en lista 7ª, por lo que tienen al corriente de pago el Impuesto especial sobre determinados medios de transporte (IEDMT). El pago del IEDMT como se verá en el apartado “Obligaciones tributarias de la embarcación” es un requisito fundamental para poder darle al barco también un uso particular a parte de explotarlo comercialmente.

A continuación, se enumeran brevemente los trámites que se deberán realizar desde el momento de la compra para poder legalizar la embarcación ejercer la actividad, en los siguientes apartados se irán detallando más exhaustivamente:

- Contrato de compra/venta, junto con el pago y entrega de la embarcación.

- Pago del Impuesto de Trasmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos documentados, a través del modelo 620⁴² en la Agencia Tributaria de Cataluña.
- Cambio de Titularidad en Capitanía Marítima, a través del modelo 790⁴³ código 025 de pago de la tasa de registro de buques y empresas navieras (por inscripción en hoja de asiento).
- Pasar una ITB adicional.
- Darse de alta en la Agencia Tributaria del modelo 036⁴⁴ que permite hacer alquileres de bienes muebles concretamente el apartado de embarcaciones de recreo (epígrafe 855.2).
- Cambio de la embarcación de lista de registro, de la 7ª (uso no lucrativo) en la 6ª (uso lucrativo). El formulario se pide a capitanía marítima, para presentarlo deben abonar una tasa 790-025⁴⁰.
- Contratación del seguro de responsabilidad civil y el seguro de accidentes de las personas embarcadas (SOVI).
- Presentar a capitanía marítima el formulario de cambio de lista, la ITB, copia del certificado de navegabilidad y del DNI.
- Despachar la embarcación.

A continuación, se enumeran todos los elementos de identificación que ha de disponer la embarcación, y la documentación necesaria tanto referente al barco como al patrón:

5.1. Listas de Matrícula

Todos los barcos abanderados en España deben tener un identificativo administrativo asignado mediante matrícula. Esa matrícula depende en un primer término del fin al que vaya a ser destinado el barco. En total existen nueve listas de matrícula⁴⁵:

- Lista 1ª: plataformas off shore

⁴² Anexo I. Doc. 1. Modelo 620 de la Agencia Tributaria de Catalunya.

⁴³ Anexo I. Doc. 2. Modelo 790 código 025 tasas auto liquidables de la DGMM.

⁴⁴ Anexo I. Doc. 3. Modelo 036 de la Agencia Tributaria.

⁴⁵ Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo

- Lista 2ª: buques mercantes
- Lista 3ª: barcos de pesca
- Lista 4ª: embarcaciones auxiliares de pesca
- Lista 5ª: servicios portuarios
- **Lista 6ª: barcos de recreo con ánimo lucrativo**
- **Lista 7ª: barcos de recreo sin ánimo de lucro**
- Lista 8ª: barcos de la Administración y Defensa
- Lista 9ª: buques en construcción

Un barco solo puede estar matriculado a la vez en una lista. Así si cambia de función a lo largo del tiempo, es preciso realizar un cambio de lista, en este caso el barco va a pasar de estar registrado en la lista 7ª a la 6ª. Ya que pasará de realizar navegaciones sin ánimo de lucro a realizarlas con ánimo de lucro.

La lista 7ª deja muy claro que el uso exclusivo debe ser el deportivo y sin ánimo de lucro, y en la lista 6ª únicamente indica que la embarcación se explota con fines lucrativos. Esto no excluye que se le pueda dar un uso particular, siempre y cuando se cumplan una serie de requisitos, como veremos en el apartado “Obligaciones tributarias de la embarcación”.

Los trámites para realizar cambio de lista 7ª a lista 6ª se realizarán en Capitanía Marítima, el primer paso es superar –una vez la embarcación disponga de todo el material de seguridad y radiocomunicaciones necesario para estar zona de navegación deseada (Zona 2)– una inspección Adicional, que se realizará, como expongo anteriormente a través de una ECI, una vez superada, junto con la acreditación de estar dado de alta en el IAE y el pago de la tasa 790-025 ante la administración marítima ya se podrá realizar el cambio de lista, la cual nos expedirá un nuevo Certificado de Navegabilidad y Certificado de Registro-Permiso de Navegación.

Conjuntamente a este trámite también se realizará un cambio de la Provincia Marítima en que esté matriculada, en caso de que no sea Barcelona, este punto es importante ya que facilitará todos los futuros trámites el hecho de que el expediente de la embarcación esté en la misma provincia marítima que se ejerce la actividad.

5.1.2. Elementos identificativos en el casco del buque

A efectos de identificación deben estar pintados en el casco el nombre de la embarcación y el Indicativo de Matrícula referido a la inscripción en el registro de buques:

- La lista.
- La Provincia Marítima con las letras correspondiente.
- El Distrito Marítimo correspondiente en número.
- Número de folio y año de inscripción.

También deberá disponer de la placa de Marcado CE con declaración de conformidad y manual del propietario tanto de la embarcación como del motor.

5.2. Documentos relativos a la embarcación


5.2.1. Certificado de Navegabilidad

Este certificado acredita que una embarcación cumple con las condiciones exigidas reglamentariamente y da constancia de los reconocimientos efectuados, su clase y la fecha de los próximos a realizar. Lo expide la administración marítima una vez superado el reconocimiento pertinente. En este caso el Certificado de Navegabilidad será expedido una vez superado el reconocimiento adicional, paso necesario dado que se está realizando un cambio de listas 7ª a lista 6ª.

Este documento viene a cumplir las funciones de la ficha técnica de la embarcación, recoge el inventario del equipo de seguridad exigible a la embarcación y forma parte fundamental de los documentos obligatorios para navegar. En el Certificado de Navegabilidad, no consta el propietario del barco, sino que es un documento exclusivo de la embarcación. Los datos que refleja son: nombre de la embarcación, matrícula, NIB⁴⁶, datos técnicos, propulsión, zona de navegación certificado de ITB, equipo electrógeno, sistemas de achique y contra incendios, equipo de salvamento o equipo de radio entre otros.

⁴⁶ El NIB es el número de identificación del buque y este puede aparecer en la Carta de Navegabilidad y en el certificado del registro español del permiso de navegación para embarcaciones de recreo.

ESPAÑA
SPAIN


Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante


CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD PARA EMBARCACIONES DE RECREO
DE ESLORA MENOR O IGUAL DE 24 METROS


NIB	[REDACTED]		Marca	POST-CONSTRUCCION CEE
Modelo	BAVARIA 38		Arqueo (Regla 2ª)	19,85
Nº de homologación	CEE-312-17		Año de construcción	2004
Número CIN	DEBAVX38B8C404		Material del casco	P.R.F.V.
Esloras ISO (m)	11,91	Esloras C 7/95 (m)	Manga (m)	3,87
Potencia Máxima (kW)	41		Carga máxima (kg)	
Categoría de diseño / Nº max. personas a bordo (pax/trip.):	A <input type="checkbox"/> (1) B <input checked="" type="checkbox"/> 8 (8) C <input checked="" type="checkbox"/> 12 (12) D <input checked="" type="checkbox"/> 12 (12)			
Tipo de motores (IB/Mixto)	IB	Marca Motores	VOLVO	
Potencia total motores (kW)	40,44	Número de serie motores	5102988718	

El funcionario que suscribe,
CERTIFICA

- Que la documentación de la embarcación refleja las características que se indican en los apartados anteriores.
- Que la embarcación queda sometida a los reconocimientos intermedios, periódicos o extraordinarios establecidos en el Anexo I del Real Decreto 1434/1999, de 10 de Septiembre.

Expedido en VIGO, a 6 de julio de 2017
PABLO PEDROSA RONCERO


(Firma del funcionario)



Sello de la dependencia.

Categoría de diseño	Zona de navegación Máxima
A	1 (Zona de navegación ilimitada)
B	2 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 60 millas)
C	4 (Navegación en la zona comprendida entre la costa y la línea paralela a la misma trazada a 12 millas)
D	7 (Navegación en aguas costeras protegidas, puertos, radas, bahías abrigadas y aguas protegidas en general)

El patrón será el responsable de navegar dentro de la zona permitida en función de la categoría de diseño, el equipo de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación, prevención de vertidos por aguas sucias, equipo de radiocomunicaciones, seguros de responsabilidad civil y de la titulación que posea para el gobierno de embarcaciones según la legislación vigente.

NIB: 291287

La entidad de Inspección que suscribe, designada conforme al Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, **CERTIFICA** que la presente embarcación ha sido reconocida de acuerdo a lo establecido en el Anexo II del citado Real Decreto y que dicha embarcación, como también su equipo, han sido encontrados aceptables para el tipo de navegación asignada.

Nombre de la Entidad y sello	Reconocimiento Realizado ² Tipo: ADICIONAL	Próximo reconocimiento: Tipo: PERIODICO	Observaciones:
Nombre y firma del Inspector: OCA ICP	Fecha: 05/04/2016	Fecha: 05/10/2018	SUSTITUYE Y ANULA AL EXPEDIDO EL 08/04/2016 POR MARCADO CE-POST CONSTRUCCIÓN HIN ANTERIOR: DEBAVX38B8C4 04.- EN CATEGORIA DE DISEÑO "B" EL AFORO ESTA LIMITADO A LA CAPACIDAD DE LA BALSA.-
Nombre de la Entidad y sello  Nombre y firma del Inspector: Enile Salas	Reconocimiento Realizado ² Tipo: PERIODICO	Próximo reconocimiento: Tipo: INTERMEDIO	Observaciones:
	Fecha: 16-10-2018	Fecha: 16-04-2021	
Nombre de la Entidad y sello	Reconocimiento Realizado ² Tipo: PERIODICO	Próximo reconocimiento: Tipo: INTERMEDIO	Observaciones:
Nombre y firma del Inspector:	Fecha:	Fecha:	

[1] Es la máxima anchura del casco en su proyección horizontal y medida en la cara exterior del bordo.
[2] Reconocimiento: intermedio, periódico, extraordinario.

Figura 12. Certificado de Navegabilidad. Fuente: propia

5.2.2. Hoja de asiento

Es un documento de carácter físico o electrónico que contiene la información relativa a la embarcación. En el caso de esta embarcación ya se dispone de ella, ya que es de segunda mano y abanderada en España, en ella la administración marítima anotará los cambios de propiedad, el cambio de lista de matrícula y de provincia marítima. En ella se anotarán los actos registrables relacionados con la embarcación y demás vicisitudes que le afecten a lo largo de su vida útil, modificaciones, cambios de motor, etc. y se cerrará con la anotación de baja correspondiente en caso de exportación o desguace.

HOJA DE ASIENTO - COPIA CERTIFICADA ACTUALIZADA				HOJA DE ASIENTO - COPIA CERTIFICADA ACTUALIZADA			
Registro de BARCELONA				Registro de BARCELONA			
LISTA	LIBRO	PAGINA		LISTA	LIBRO	PAGINA	
6	1	1		6	1	2	
Notas Marginales			Orden	Notas Marginales			Orden
Ins.Prov.Circular 3/99			1	Cambio De Actividad		9	
			2				
			3				
			4				
			5				
			6				
			7				
			8				
			9				
			10				
			11				
			12				
			13				
			14				
			15				
			16				
			17				
			18				
			19				
			20				
			21				
			22				
			23				
			24				
			25				
			26				
			27				
			28				
			29				
			30				
			31				
			32				
			33				
			34				
			35				
			36				
			37				
			38				
			39				
			40				
			41				
			42				
			43				
			44				
			45				
			46				
			47				
			48				
			49				
			50				
			51				
			52				
			53				
			54				
			55				
			56				
			57				
			58				
			59				
			60				

Figura 13. Hoja de asiento de una embarcación. Fuente: propia

5.2.3. Licencia de navegación

Esta licencia está destinada a aquellos buques cuyo tonelaje de registro bruto (TRB/GT) sea inferior a 20 toneladas, siempre y cuando puedan ir provistos con Licencia de Navegación, en lugar del Rol de despacho y dotación. Es un documento necesario para embarcaciones con tripulación profesional pudiendo ser sustituido a criterio de cada Capitanía Marítima por el Rol. Según la "Orden Ministerial de 18 de enero de 2000, publicada en BOE número 28 del 02/02/2000", las embarcaciones españolas con un TRB inferior a 20 toneladas, deberán disponer de esta licencia. En el caso de Capitanía Marítima de Barcelona, a todas las embarcaciones menores de 20 TRB con tripulación profesional expide la Licencia de Navegación en lugar del Rol.

En la Licencia de Navegación se anotarán también los reconocimientos superados por la embarcación, expediciones del Certificado de Navegabilidad y dotación profesional del barco.



RECONOCIMIENTOS Y CERTIFICADOS			
FECHA DE CADUCIDAD			CLASE DE CERTIFICADO
Día	Mes	Año	
14	11	19	Certificado de Navegabilidad Expte. para Zona B.
05	10	2015	Certificado de Navegabilidad e Xp'do para Zona "B".
16	04	2021	COC NAVEGABILIDAD Zona 2 y 3 para 8 personas Zona 4, 5, 6 para 12 p.

DOTACIÓN											
NOMBRE Y APELLIDOS	Libreta Marítima, Libreta de Identidad Marítima o Certificado de embarque	Nº afiliación a S. Social	Destinos	EMBARCOS			DESEMBARCOS			Firma del Capitán que emita y del que depone	
				Día	Mes	Año	Día	Mes	Año		
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	15	04	16				[Firma]	
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	15	04	16					
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	15	04	16					

Figura 14. Licencia de Navegación. Fuente: propia

5.2.4. Póliza de seguro

Desde la publicación del R.D. 607/1999 es obligatorio contratar un seguro de responsabilidad civil sobre la embarcación y ocupantes para llevar a cabo la actividad interesada. En el caso de embarcaciones en lista 6ª hay que contratar obligatoriamente el seguro de responsabilidad civil y el seguro de accidentes de las personas embarcadas, conocido como SOVI. El precio de la prima dependerá de las coberturas y del valor asegurado, teniendo en cuenta una serie de parámetros:

- Tipo de cobertura deseada.
- Ámbito de navegación (Zona de Navegación).

- Puerto base.
- Lugar de invernaje.
- Número y potencia de los motores.
- Eslora de la embarcación.
- Valor de la embarcación.
- Número de plazas.
- Año de construcción.
- Participación en competiciones.

El seguro de responsabilidad civil cubre los riesgos de muerte o lesiones corporales de terceras personas, los daños materiales y pérdidas económicas ocasionadas a terceros y los daños a otras embarcaciones. Esta póliza debería incluir daños propios, daños a ocupantes, asistencia en navegación, asistencia en viaje, reclamación de daños a terceros y defensa jurídica.

GENERALI ESPAÑA, S. A. de Seguros y Reaseguros, con domicilio en C/ ORENSE número 2 de MADRID, manifiesta:

Que [REDACTED], con domicilio en Calle PORT [REDACTED] tiene concertadas con esta entidad las siguientes pólizas de Responsabilidad Civil de suscripción obligatoria (según RD 607/1999, de 16 de abril) y Accidentes Personales, en su calidad de empresa dedicada al **alquiler con tripulación de embarcaciones de recreo**.

Datos Embarcación:

- Nombre: [REDACTED]
- Modelo: BAVARIA 38
- Matricula: C-123456789

Datos Pólizas:

Nº Póliza	Fecha Efectos	Fecha Vto.	Cobertura	Capital Asegurado
1. C-123456789	07-04-19	07-04-20	RESPONSABILIDAD CIVIL	EUR 600.000,-
2. C-123456789	07-04-19	07-04-20	ACCIDENTES PERS. 8 ocupantes	SOVI, R.D.L. 1575/1989 DE 22 DE DICIEMBRE

Todo lo anterior sujeto a los términos, cláusulas, franquicias, limitaciones y exclusiones de las pólizas arriba indicadas.

Y para que conste a los efectos oportunos, se expide el presente certificado en Barcelona, a 05 de abril de 2019

GENERALI Seguros
 Seguros Barco - Corredores
 G.Via Catalunya, 845 1º
 08010 Barcelona
 Tel. 932 425 300
 Fax 934 122 948

GENERALI ESPAÑA, S.A. DE SEGUROS Y REASEGUROS, Domicilio Social: c/ Orense, s/n. 2. 28009 Madrid, C.I.F. A-20002900, Registro Mercantil de Madrid, Tomo 3475, Libro 0, Folio 125, Hoja M-11.002. www.generalis.es

Figura 15. Seguro de RC y SOVI de la embarcación. Fuente: propia

Por otra parte, el seguro de accidentes de las personas embarcadas es la que cubre los hipotéticos daños a los clientes, como ya he mencionado es de obligatoria contratación en el caso de embarcaciones matriculadas en lista 6ª.

5.2.5. Licencia de Estación de Barco (LEB)

La licencia de estación de buque (LEB) es el documento acreditativo de que un barco puede utilizar un determinado equipo transmisor de radiocomunicaciones instalado a bordo. De acuerdo con la reglamentación vigente, cada buque que disponga de algún equipo transmisor de radiocomunicaciones (sin tener en cuenta VHF portátil), deberá disponer obligatoriamente de la Licencia de Estación de Buque (LEB). Los principales datos descriptivos de la estación:

- Nombre del barco

- Distintivo de llamada
- Maritime Mobile Service Identity (MMSI)
- Propietario del buque
- Zonas de navegación autorizadas
- Aparatos instalados, etc., que faculta al buque a usar el espectro radioeléctrico en las bandas y frecuencias que se autorice.

ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

LICENCIA DE ESTACIÓN DE BARCO
LICENCE DE ÉTATION DE NAVIRE
SHIP STATION LICENCE

LICENCIA Nº 54133 **VALIDO HASTA: INDEFINIDA**

De conformidad con el artículo 7 del Real Decreto 1185/2006, de 16 de Octubre (B.O.E. núm 261, de 1 de noviembre) y con el artículo 18 del Reglamento de Radiocomunicaciones anexo a la Constitución y al Convenio Internacional de Telecomunicaciones vigente, se autoriza por la presente a utilizar los equipos de radiocomunicaciones en las condiciones que se describen a continuación:

(1) NOMBRE DEL BUQUE	(2) DISTINTIVO/ MMSI	(3) GT / ESOIRA	(4) TITULAR DE LA LICENCIA	(5) ÁREAS DE NAVEGACIÓN AUTORIZADAS
	224112150	19,85 11,91		RECREO ZONA 2

Nº EQ	TIPO DE EQUIPO	MARCA Y MODELO	POTENCIA	CLASES DE EMISIÓN	BANDAS DE FRECUENCIAS AUTORIZADAS*
1	RTF VHF (+LSO) NO-SOLAS	ICOM / IC-M601	1/22,9 W	G3E/G2B	156-174 MHz(V)
1	A.I.S.(NO-SOLAS)	RAYMARINE / AIS-650	3w	GMSK	156.025 MHz - 162.025 MHz
1	DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO Y OTROS EQUIPOS	ACR - SATELLITE 2 / RLB - 32 CAT 1	5 W	G1B	406,025 / 121,5 MHz(E)
1	RBL'S COSPAS-SARSAT	ICOM / IC-GM1600E	1 a 2 W	G1E	156-174 MHz(V)
1	RTF VHF PORT. SOLAS				

* Salvo indicación expresa, sólo se autorizan las frecuencias atribuidas por la UIT al Servicio Móvil Marítimo.
 ** Equipo habilitado para LRTT.

Lugar/Fecha
 BARCELONA a 26 de Abril del 2016

Firma:
 JAVIER VALENCIA ALONSO

Autoridad que expide la Licencia
 EL CAPITÁN MARÍTIMO

Figura 16. Licencia de Estación de Barco. Fuente: propia

Son equipos radioeléctricos los navegadores GPS, el RADAR, la SONDA, radiobaliza de localizador de siniestros (RLS), etc., además del radioteléfono de ondas métricas (VHF) y del radioteléfono de ondas hectométricas (Onda Media/BLU) obligatorio para las embarcaciones que navegan en zona 1 en el Mediterráneo y en zona 2 en aguas del Atlántico y del Cantábrico.

El número de identificación del servicio móvil marítimo o MMSI (siglas del inglés Maritime Mobile Service Identity) identifica a cada estación de barco a efectos de seguridad y telecomunicaciones, y debe ser programado en los equipos automáticos de radiocomunicaciones del barco, como VHF con DSC (Distress Selective Call), y en las Radiobaliza satelitales. Este número debe ser solicitado al Área de Radiocomunicaciones de la DGMM previo pago de sus tasas correspondientes, en este caso dado que la embarcación es usada y ya ostenta pabellón español no es necesario realizar este trámite, dado que ya dispondrá de MMSI.

Las radiobalizas por satélite que se instalen en los buques deben ser registradas en la base de datos de la DGMM, la cual se encuentra permanentemente conectada con las autoridades de Salvamento Marítimo. Las radiobalizas solo se pueden programar por empresas que dispongan de autorización de la DGMM. Estas empresas deberán remitir la Hoja de Registro e instalación junto a la radiobaliza ya programada al armador con objeto que una vez instalada la radiobaliza se remita al Área de Radiocomunicaciones Marítimas de DGMM.

5.3. Despacho de buques

El despacho de buques es un trámite que debe realizarse ante las distintas autoridades competentes de la Administración Marítima, al objeto de que éstas puedan ejercer el debido control administrativo en lo relativo a la entrada, estancia y salida de un buque de puerto. Mediante este procedimiento se acredita que tanto la embarcación como su tripulación y cumplen los requerimientos normativos que les son exigibles en razón de la navegación, la actividad y el tráfico que pretende realizar, así como que cuentan con las autorizaciones legales exigibles y su tripulación es la adecuada en cuanto a su número y titulación.

El Reglamento de Despacho de Buques, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 18 de enero de 2000, establece en el art. 3 del citado reglamento que será de obligado cumplimiento para los capitanes, propietarios o explotadores, empresas navieras y consignatarios de los buques españoles, así como, en su caso, de los buques extranjeros cuando arriben a puerto español o en tanto se detengan, fondeen o interrumpan su navegación en aguas interiores marítimas y en el mar territorial.

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO E
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE I.
MARINA MERCANTE
CAPITANÍA MARÍTIMA DE
BARCELONA

RESOLUCIÓN DE DESPACHO POR TIEMPO

Comprobado que el buque "██████████", de bandera española, matrícula ██████████, cumple los requisitos exigidos en el artículo 21.3 y en la Sección 2ª, del Capítulo III, del Reglamento de Despacho de Buques, aprobado por Orden de 18 de enero de 2000 del Ministerio de Fomento y según criterio de la DGMM sobre "Charter Náutico" (Instrucción nº 11/2011), se autoriza el despacho de citado buque con y sin patrón profesional y prácticas autorizadas, hasta el 26 de Marzo de 2020.

Para el alquiler sin tripulación profesional, la empresa comprobará que el patrón al mando tenga titulación suficiente para la navegación que se vaya a realizar.

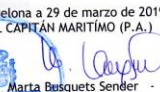
La presente resolución dejará de ser válida en el caso de que se incumplan alguna de las condiciones de la Declaración Responsable de fecha 26/03/2019 aportada en esta Capitanía Marítima.

La presente autorización no exime de la obligación de presentar la siguiente documentación:

- Declaración de residuos según lo establecido.

Se autoriza la navegación dentro de los límites del nombramiento del patrón y de los certificados, zonas 2 y 3(8PERSONAS) y zonas 4, 5,6(12)personas incluido el patrón.

Contra la presente Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer Recurso de Alzada ante el Director General de la Marina Mercante, en virtud de lo establecido en el Art.121, y concordantes, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (B.O.E. Núm. 236, de 2 de octubre de 2015), en el plazo de un mes, a contar desde el día siguiente al de su notificación.

Barcelona a 29 de marzo de 2019
EL CAPITÁN MARÍTIMO (P.A.)

Marta Besquets Sender

Sr. Capitán/Consignatario/representante del buque ██████████

**SOLICITUD DE DESPACHO POR TIEMPO PRÁCTICAS AUTORIZADAS Y ALQUILER CON Y SIN PATRÓN PROFESIONAL
Y DECLARACIÓN GENERAL DEL PATRÓN**

ESCUOLA NAUTICA/ENTIDAD/ORGANISMO		CIF	TELÉFONO	FAX	DIRECCIÓN
NOMBRE ARMADOR/PATRÓN		DNI	TELÉFONO	DIRECCIÓN	
NOMBRE DEL BUQUE		MATRÍCULA	NIB	CALL SIGN	
ESLORA	TRB/GT	POTENCIA Kw	Nº MAX.PERSONAS s/c	ZONA NAVEGACION	
11,91	19,85	36,76 Kw	8	ZONA-2	
ACTIVIDAD		Relación Títulos			
PRÁCTICAS AUTORIZADAS TITULACIONES:		PNB, PER, Patrón de Yate y Capitán de Yate			

Expone que navegando la embarcación bajo mi mandato el mando de mi representado, al tipo de navegación descrita en el Reglamento sobre Despacho de Buques aprobado por Orden de 18 de Enero de 2000, del Ministerio de Fomento, el R.D. 1381/2002 de 20 de diciembre, R.D. 1084/2009 de 3 de julio y la Orden de Fomento 3200/2007 de 26 de octubre modificada por la Orden de Fomento 189/2010 de 26 de enero y teniendo en cuenta que la citada embarcación cumple asimismo los requisitos exigidos para el despacho por tiempo según se deduce de los datos que se indican a continuación y documentos que se aportan, SOLICITO el despacho del mismo:

para un periodo de UN AÑO
para el Puerto de PORT OLIMPIC

1. Caducidad de los Certificados		CERTIFICADO	CADUCIDAD/PRORROGA
NAVEGABILIDAD			05/10/2018
BALSAS	Nº: 1	Capacidad:	08/04/2017

2. Documentación obligatoria para el Despacho

- ☒ 1. Copia Certificado Navegabilidad (Art.25.1 párrafo antepenúltimo O.F. 3200/2007 Y O.F. 189/2010)
- ☒ 2. Lista de Tripulantes (Reglamento sobre Despacho de Buques aprobado por Orden de 18 de Enero de 2000)
- ☒ 3. Copia Resolución Enrolle múltiple (si procede)
- ☒ 4. Relación de los instructores
- ☒ 5. Copias titulaciones de los instructores (Art. 25.1 párrafo penúltimo O.F. 3200/2007 Y O.F. 189/2010)
Patrón Mayor de Cabotaje (Art. 26.2) para "CAPITAN YATE" y "PATRON YATE"
Patrón de Cabotaje (Art. 26.1) para "PNB" y "P.E.R."
Otras (Ver Art. 26.1.2)
- ☒ 6. Copia Certificado Operador General u Operador Restringido S.M.S.M. (Anexo VI, O.F. 3200/2007)
- ☒ 7. Notificación Reducida Entrega de Residuos (Art. 3.1 a R.D. 1381/2002 y R.D. 1084/2009)
- ☒ 8. Recibo Seguro Obligatorio embarcaciones recreo (Art. 25.1 párrafo 3º O.F. 3200/2007 y Art. 12.1 i.d. 907/1999)
- ☒ 9. Recibo Seguro Accidente alumnos embarcados (Art. 25.1 párrafo 3º O.F. 3200/2007)
- ☒ 10. Autorización Prácticas Autorizadas GENCAT-DARP vigente


3. Documentación obligatoria para el Despacho embarcación alquilada

- ☐ 1. Copia Contrato de Explotación y duración del mismo
- ☐ 2. Copia Hoja de Asiento actualizada con dicho Contrato de Explotación

4. Declaración General del Patrón

El Patrón de la citada embarcación DECLARA que todos los certificados y documentos que obligatoriamente debe llevar la embarcación se encuentran a bordo y en vigor, y su validez se extiende hasta la expiración de la fecha del tiempo solicitado.
Y que el explotador de la embarcación de la que se solicita el despacho está al corriente de pago de sus cotizaciones a la Seguridad Social.

En Barcelona, a 30 de MARZO de 2017
El Armador/Patrón

Fdo: 




Figura 17. Despacho por tiempo. Fuente: propia

En el caso de las embarcaciones de recreo de lista 6ª que compete a este proyecto, nos encontramos con la opción de despachar con o sin tripulación, se haría de las dos formas a pesar de que el alquiler principalmente va a ser siempre con tripulación, a continuación, encontramos las dos variantes:

5.3.1. Despacho sin tripulación profesional

El despacho de estas embarcaciones se realizará presentando en la Capitanía Marítima el Rol o la Licencia de Navegación. Se comprobará que tengan los certificados exigibles en vigor y se otorgará el despacho hasta que los mismos caduquen. En el despacho se hará constar el número máximo de personas que pueden ir a bordo de acuerdo con los certificados, así como la titulación requerida para ejercer como patrón de la embarcación. No es necesario que figure un patrón enrolado, es decir inscrito en el Rol o en

la Licencia de Navegación, dado que es un despacho sin tripulación profesional, pero será obligatorio que vaya a bordo alguna persona con un título de recreo que le permita patronear esa embarcación. En este caso la empresa arrendataria se responsabilizará de que la persona, a cuyo mando navegue la embarcación, posea la titulación exigida para su gobierno.

5.3.2. Despacho con tripulación profesional

Para proceder al despacho con tripulación profesional se presentará ante Capitanía la Licencia de Navegación o Rol en su caso con certificados al día, donde se anotará el título necesario para su gobierno y el número máximo de personas a bordo.

En casos excepcionales el capitán de puerto podrá expedir el despacho anticipado del buque, siempre que se presente toda la documentación con anterioridad ante capitanía, para una vez comprobada autorizar la salida del buque a posteriori, en un día inhábil.

También en casos concretos el capitán del buque puede realizar el auto-despacho, haciéndolo efectivo por consignatario u otro representante el primer día y hora hábil ante capitanía de puerto mediante la entrega de la documentación necesaria debidamente firmada y fechada.

Documentación anexa a presentar en el despacho:

- Declaración del capitán, original y copia: constituye una declaración en la cual el patrón asume la responsabilidad de que el buque en cuestión tiene y lleva a bordo toda la documentación técnica y administrativa exigible en vigor mientras dure el despacho.
- Lista de tripulantes, copia y original: según dotación especificada en la Licencia de navegación o el Rol.

Los enroles y desenroles se realizarán solo por parte de la tripulación profesional y la documentación a presentar será la siguiente:

- Libreta de inscripción marítima.
- Tarjeta o titulación profesional con certificados profesionales necesarios.

Las embarcaciones sujetas a esta Sección (Lista 6ª con tripulación), que es el caso de este proyecto, serán despachadas por un plazo como máximo de un año, en función del tipo de navegación que vaya a realizar.

[illegible]

Figura 18. Lista de tripulantes de una embarcación. Fuente: propia

5.4. Autorización para realizar prácticas de titulaciones náuticas

Como he mencionado anteriormente se va a solicitar la autorización para que la embarcación este homologada para realizar las prácticas reglamentarias de seguridad y navegación para la obtención de los títulos náuticos de recreo⁴⁷, habilitándolo tanto a motor como a vela. El objeto de realizar este trámite es

⁴⁷ Annexo I. Doc. 4. Modelo de “Sol·licitud d’autorització d’embarcacions de pràctiques i/o dels cursos de formació de radio operadors, per a l’obtenció de la llicència de navegació i els títols nàutics”.

dotar a la embarcación de la posibilidad de seguir trabajando una vez finalizada la temporada de chárter con el objeto de poder rentabilizarla al máximo, arrendándola a una escuela náutica para la realización de las prácticas obligatorias de las titulaciones náuticas de recreo, es habitual que este trámite lo realice la propia escuela que alquila el barco en caso de no estar homologado.

La embarcación ha de cumplir una serie de requisitos⁴⁸ para poder ser homologada con este fin, estos requisitos son diferentes en función de la titulación deportiva para la que se vaya a realizar la práctica, es este caso enumero solamente los requisitos para poder realizar prácticas para el título de Capitán de Yate, ya que son los más exigentes y dentro de este están incluidos los requisitos para la autorización de Patrón de Navegación Básica, Patrón de Embarcaciones de Recreo y Patrón de Yate:

- Embarcaciones de una eslora mínima de 11,50 metros.
- Las embarcaciones deberán estar equipadas como mínimo de acuerdo a las exigencias de la zona 2 de navegación (ver apartado Zonas de Navegación).
- Adicionalmente llevarán a bordo un equipo AIS (sistema de identificación automático) tipo «B» con capacidad de extracción y exportación de datos, sonda, corredera, un radar, un ancla de capa, arneses de seguridad para todas aquellas personas que simultáneamente puedan estar de guardia en cubierta y la bandera «A» del Código Internacional de Señales.
- Además de dos sextantes, un cronómetro marino, almanaque náutico del año en curso en cualquier formato y diario de navegación.

El trámite se realizará ante la Escola de Capacitació Nauticopesquera de Catalunya, dependiente de la Direcció General de Pesca i Afers Marítims de la Generalitat de Catalunya y se deberá aportar la siguiente documentación:

⁴⁸ Requisitos recogidos en el Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo. (BOE núm.247, publicado el 11/10/2014) y por la resolución de 27 de noviembre de 2014, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la cual se modifica el anexo VII del Real Decreto 875/2014, del 10 de octubre, por el cual se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de embarcaciones de recreo (BOE núm.13, publicado el 15/01/2015).

- Copia de la Hoja de Asiento de la embarcación en lista 6ª.
- Copia del Certificado de Navegabilidad.
- Copia de la póliza de accidentes, y copia de la póliza de responsabilidad civil, de ambas pólizas también se ha de presentar el recibo conforme están vigentes.
- Relación del equipamiento de la embarcación.
- Declaración responsable de capitanía del puerto base de la embarcación.

Generalitat de Catalunya
Departament d'Agricultura
Ramaderia, Pesca i Alimentació
**Direcció General de Pesca
i Afers Marítims**

Resolució d'autorització del vaixell "Meraki", per a realitzar pràctiques reglamentàries de seguretat i navegació, pràctiques reglamentàries de navegació i pràctiques reglamentàries de vela

Identificació de l'expedient

Autorització al vaixell "Meraki" amb matrícula 6a-123456, amb una eslora de 11,91 metres i propulsió a motor i vela, per a la realització de pràctiques reglamentàries de seguretat i navegació, pràctiques reglamentàries de navegació i pràctiques reglamentàries de vela.

Fets

L'acadèmia náutica "Meraki", en data 22 de novembre de 1999 es va incorporar al registre d'acadèmies náutiques d'aquesta Direcció General per a l'ensenyament de la náutica d'esbarjo, actualment compleix les condicions per a impartir les pràctiques reglamentàries de seguretat i navegació per a l'obtenció de la llicència de navegació i els títols de patró/na de navegació bàsica, patró/na d'embarcacions d'esbarjo, patró/na de iot i capità/ana de iot, les pràctiques reglamentàries de navegació pel títol de patró/na d'embarcacions d'esbarjo i les pràctiques reglamentàries de vela, amb el vaixell "Meraki" amb matrícula 6a-123456.

Fonaments de Dret

1. Vista la Llei 2/2010, de 18 de febrer, de pesca i acció marítimes, que regula en els articles 111 i següents els centres d'activitats marítimes.
2. Vist el Reial Decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel que es regulen les titulacions náutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo.
3. Vista l'Ordre del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca de 14 d'abril de 1998, per la que es regula la realització de les pràctiques bàsiques de seguretat i de navegació i pràctiques de vela i els exàmens pràctics per a l'obtenció de títols nauticoesportius (DOGC núm. 2627 de 27 d'abril de 1998).
4. Vista la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú i les seves modificacions.
5. Vista la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya i les seves modificacions.
6. Vist el Decret 270/2013, de 27 de desembre, de reestructuració del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca, Alimentació i Medi Natural, que en l'article 49.1.a) estableix com una de les funcions de la Direcció General de Pesca i Afers Marítims la planificació d'actuacions en matèria d'activitats marítimes, de formació i capacitació nauticoesportiva professional i recreativa i de titulacions relacionades amb les activitats náutiques d'esbarjo.

Vist l'informe tècnic emès per l'Escola de Capacitació Nauticoesportiva de Catalunya,

Resolc

1. Autoritzar a l'acadèmia náutica "Meraki", per a impartir amb el vaixell anomenat "Meraki" amb matrícula 6a-123456 les pràctiques reglamentàries de seguretat i navegació per a l'obtenció dels títols següents:
 - Llicència de navegació
 - Patró/na de navegació bàsica
 - Patró/na d'embarcacions d'esbarjo

Av. Diagonal, 523-525
08029 Barcelona
Telèfon: 934 445 000
Fax: 934 193 205

Figura 19. Autorización de la Generalitat de Catalunya para la realización de prácticas. Fuente: propia

Capítulo 6. Obligaciones tributarias de la embarcación

La adquisición de una embarcación de recreo (nueva, de segunda mano, por herencia, donación, etc.) al igual que cualquier otra operación adquisitiva, pone de manifiesto una determinada capacidad económica por parte del adquirente y, por lo tanto, da lugar al nacimiento de una serie de obligaciones tributarias, que se pueden concretar en los impuestos y tasas que van a tratarse a continuación.

6.1. Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados

En el caso de venta de una embarcación de segunda mano, como es el caso de este proyecto, deberemos liquidar el Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados (ITP)⁴⁹ tal y como impone la normativa vigente, el ITP tiene como objeto el gravamen del tráfico patrimonial "entre particulares" o de carácter civil y es la forma de legalizar el contrato de compraventa dando origen al cambio de propiedad.

Se trata de un impuesto indirecto, real y de carácter instantáneo. El hecho imponible está dado por los desplazamientos que se produzcan en virtud de negocios o actos jurídicos de carácter oneroso. En este

⁴⁹ Anexo I. Doc. 1. Modelo 620 de la Agencia Tributaria de Catalunya.

caso es una compraventa. El devengo del impuesto se produce en el momento que se produce la compraventa, es decir surge la obligación fiscal.

El sujeto pasivo es quien adquiera la embarcación, es decir, el comprador. Respecto a la base imponible esta será el valor real de la embarcación que se transmite. Anualmente, por Orden Ministerial se publican los precios medios de venta aplicables a embarcaciones a efectos del ITP que pueden en todo caso declararse para la liquidación. La cuota tributaria es de un 5%⁵⁰. Por lo que en el caso de una embarcación como la de este proyecto, con un valor de 60.000€, el importe a liquidar será de 2400€.

6.2. Impuesto especial sobre determinados medios de transporte

El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) es un tributo estatal, de naturaleza indirecta que grava, en fase única, la matriculación de determinados medios de transporte. En el caso de la náutica afecta a la primera matriculación definitiva de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, de más de 8 metros de eslora máxima. La base imponible del IEDMT en caso de embarcaciones nuevas coincidirá con la del IVA mientras que, en las embarcaciones usadas, vendrá constituida por su valor de mercado, en este caso estaríamos en el supuesto de una importación o de una embarcación que se haya realizado una exención del pago del mismo⁵¹. El tipo impositivo es, con carácter general, del 12% en Península y Baleares y del 11% en Canarias.

En el caso de la compra de una embarcación usada que ya esté en lista 6ª es muy probable que se haya acogido a la exención de pago del mismo, siendo posible en las embarcaciones y buques de recreo que se afecten efectiva y exclusivamente al ejercicio de actividades de alquiler (chárter náutico). En caso de haberse acogido a esta exención queda prohibido cualquier porcentaje de uso y/o disfrute por parte del

⁵⁰ Los tipos de gravamen del ITP y AJD en Cataluña, encuentran su regulación, fundamentalmente, en los Art. 5-7, Ley 21/2001, de 28 de diciembre, en la Ley 25/1998, de 31 de diciembre, de Medidas Administrativas, Fiscales y de Adaptación al Euro y en la LEY 5/2017, de 28 de marzo.

⁵¹ La exención de pago del IEDMT está regulada en la Ley 38/1992.

propietario efectivo de la misma, siendo imprescindible el pago de este impuesto para darle un uso particular.

Queda claro que si a la embarcación se le quiere dar un uso lucrativo/personal ha de tener el IEDMT liquidado, por lo que en la búsqueda del barco se deberá tener en cuenta, buscando unidades que estén en lista 7ª, en 6ª con el impuesto pagado, o en caso de no ser así a un precio de mercado que compense el pago del IEDMT⁵².

6.3. Otras Tasas

En el momento de realizar los numerosos trámites de capitanía se nos cobrarán tasas por la gestión de estos. Como por ejemplo las tasas que se habrán de abonar en el momento de realizar el cambio de titularidad, por la obtención de la Licencia de Navegación, expedición Licencia Estación de Radio y número MMSI en caso de que no tuviera, por el permiso de instalación de equipo radioeléctrico, etc. A continuación, veremos un breve resumen de las principales tasas a pagar:

6.3.1. Tasa T-0 por servicio de señalización marítima

Tiene su fundamento en la utilización del servicio de señalización marítima. El servicio de señalización marítima tiene por objeto la instalación, mantenimiento, control e inspección de dispositivos visuales, acústicos, electrónicos o radioeléctricos, activos o pasivos, destinados a mejorar la seguridad de la navegación y los movimientos de los buques en el mar litoral español, y, en su caso, confirmar la posición de los buques en navegación.

A las embarcaciones de recreo o deportivas eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de Licencia de

⁵² Anexo 2. Doc. 1. Modelo 576. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Autoliquidación.

Navegación o Rol de despacho o dotación de buques están obligadas a abonarla, a razón de 9,12 €/m2/año⁵³, resultante del producto de su eslora máxima por su manga máxima. Esta tasa será exigible con periodicidad anual debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada. Quedan exentas del pago de la misma las embarcaciones con propulsión a vela hasta los 12 metros de eslora, por lo que nos podemos adherir a esta exención.

6.3.4. Tasa por prestación de servicios de inspecciones y control por la DGMM

Según establece el Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, para la expedición o renovación del Certificado de Navegabilidad es necesaria la realización de los reconocimientos reglamentarios a la embarcación, como hemos podido ver en el apartado 4.4.

Las Tasas por los servicios de Inspección y control de la Marina Mercante son consecuencia de las inspecciones necesarias y reglamentarias para la emisión de los Certificados reglamentarios que han de poseer los buques. Esta tasa es auto-liquidable para las embarcaciones con marcado CE.

La cuantía de las mismas fue fijada en el Artículo 25 de la Ley 24/2001 de 27 de diciembre de 2001 y se va actualizando anualmente, en este caso se tratará como una renovación de Certificado de navegabilidad de embarcaciones de recreo con marcado CE, por lo que tendrá un importe de 52,24 €⁵⁴.

6.3.5. Tasa por actuaciones de los registros de buques y empresas navieras

Las actuaciones de los Registros de buques y empresas navieras darán lugar a la percepción de las siguientes tasas, con cuantías aprobadas por la Ley 24/2001.

⁵³ El pago de la tasa T-0 aparece regulada en los artículos 237 a 244 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante (RDL 2/2011).

⁵⁴ Anexo I. Doc. 2. Modelo 790 código 025 tasas auto liquidables de la DGMM.

1. Tasa de inscripción: su cuantía se calcula multiplicando la unidad de arqueo TRB/GT por la base liquidable, que en este momento es de 0,186578 €.
2. Tasa de baja.
3. Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento.

Estas tasas se liquidarán ante la Administración mediante la presentación del modelo "790-025"⁵⁰.

Capítulo 7. Aspectos legales y administrativos del arrendamiento náutico

El contrato de arrendamiento náutico es aquel en el arrendador cede o pone a disposición del arrendatario, a cambio de precio, un buque o embarcación por un período de tiempo y con una finalidad exclusivamente deportiva o recreativa. Así se define en el Artículo 307 de la vigente Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM).

El contrato de arrendamiento náutico⁵⁵ regula la relación entre el arrendador y el consumidor o arrendatario final, no entre el propietario o armador del buque o embarcación y la persona o empresa a la que éste se lo haya arrendado para su explotación comercial, que es el caso del contrato de arrendamiento a “casco desnudo” o “contrato de gestión naval”, definido en el Artículo 314 de la misma LNM. De ahí el carácter imperativo de las disposiciones relativas al contrato de arrendamiento náutico, en cuanto van dirigidas a la protección del consumidor.

7.1. Tipos de arrendamiento náutico

Existen dos tipos de contratos de arrendamiento náutico, independientemente del tiempo de duración:

⁵⁵ Anexo III. Doc. 1. Modelo de contrato de alquiler.

- **Arrendamiento náutico sin dotación:** El arrendador se responsabilizará de que la persona a cuyo mando deje la embarcación disponga de la titulación exigida para su gobierno.
- **Arrendamiento náutico con dotación:** El capitán o patrón y la totalidad de tripulación deberá estar en posesión de la titulación profesional correspondiente por el gobierno de la embarcación arrendada.

Como se ha expuesto a lo largo del proyecto el tipo de arrendamiento que vamos a realizar va a ser con dotación tanto en el caso de las salidas de chárter como cuando se alquile a escuelas náuticas, ya que será la escuela la que aporte un patrón con la titulación profesional necesaria para el tipo de práctica que va a ofrecer.

Durante la duración del contrato el arrendador deberá contratar y mantener vigente los siguientes seguros⁵⁶:

- Un seguro de responsabilidad civil, obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.
- Un seguro de accidentes que cubra a las personas embarcadas (SOVI), donde las indemnizaciones del seguro no podrán ser inferiores a las previstas en el Reglamento del seguro obligatorio de viajeros, aprobada por el RD 1579/1989.

7.2. Requisitos de la embarcación

Las embarcaciones dedicadas a esta actividad han de cumplir obligatoriamente los siguientes requisitos⁵⁷:

- Estar inscrita en la lista sexta del registro de matrícula de buques.
- Las embarcaciones de recreo de otros países de la UE que se pretendan arrendar en España, deberán demostrar ante la Administración que están autorizadas en su país para la actividad.
- Las embarcaciones no podrán transportar a más de 12 personas además de la tripulación.

⁵⁶ Ver sub-apartado 5.2.4. Póliza de seguro.

⁵⁷ Ver apartado 4.3. Material de seguridad y capítulo 5. Tramites relativos a la embarcación.

- Deberán disponer a bordo de todo el material de seguridad definido en la Orden FOM / 1144/2003.
- Obtener el despacho por tiempo.

7.3. Requisitos para ejercer la actividad

El arrendamiento náutico es una actividad económica considerada como de prestación de servicios relacionada con el ocio, deporte náutico y la pesca deportiva y por tanto está sujeta a las obligaciones administrativas y tributarias correspondientes, tanto a nivel estatal como en su caso autonómico. La actividad del chárter puede ser realizada por una persona tanto física como jurídica.

A continuación, se expone la documentación exigida por embarcaciones que enarbolan pabellón español:

- Si se dispone de Permiso de Navegación, se deberá presentar la Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico, firmada por el propietario, armador o fletador.
- Si se dispone de Licencia de navegación o Rol, se autorizará la salida mediante la Resolución del despacho. Previamente, la Capitanía Marítima comprobará la Solicitud de Autorización de salida - despacho, y la Declaración responsable⁵⁸ de particulares y empresas de arrendamiento náutico.

Si tienen tripulación profesional, como es el caso de este proyecto, además de los anteriores requisitos, se añadirán los siguientes:

- Titulación que acredite que se disponen las atribuciones suficientes para los puestos de trabajo a llevar a cabo según la normativa vigente de titulaciones profesionales.
- Lista de tripulantes.

⁵⁸ Anexo III. Doc. 2. Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico.

Capítulo 8. Explotación de la embarcación

8.1. Forma legal y tratamiento fiscal

En contra de lo que mucha gente se cree para gestionar un proyecto como el que estamos tratando, el alquiler una embarcación que está en lista 6ª, no es necesario darse de alta como autónomo ni montar una sociedad, dado que la gestión y comercialización del producto que ofrecemos la delegamos a otras empresas. Siempre y cuando la embarcación esté en lista 6ª y el armador cumpla con los requisitos administrativos, técnicos y fiscales exigidos, cualquier persona física lo puede realizar.

Lo primero, una vez hechos los trámites en capitanía de la embarcación y con la compañía aseguradora vistos en los apartados anteriores, es dirigirse a la Agencia Tributaria para rellenar y presentar el modelo 036⁵⁹ que nos facilitara la propia agencia, este paso es imprescindible para poder realizar el cambio de lista de registro ante la administración pública.

8.1.1. Obligaciones fiscales

El hecho de estar recibiendo unos rendimientos de capital mobiliario parte de la embarcación, comporta una serie de obligaciones tributarias, como veremos a continuación:

⁵⁹ Anexo I. Doc. 3. Modelo 036 de la Agencia Tributaria.

- Presentar **trimestralmente** los **pagos a cuenta del IRPF** a través del modelo 130⁶⁰.
- Presentar **trimestralmente** los **pagos del IVA** a través del modelo 303⁶¹.
- Presentar **anualmente** el **resumen del IVA** a través del modelo 390⁶².
- En la declaración de la **renta anual** imputar los rendimientos e informar de los pagos a cuenta realizados.

8.1.2. Deducciones de los gastos soportados

La propiedad y mantenimiento de la embarcación obviamente va a generar unos gastos, evidentemente no todos van a poder deducirse, dado que a esta también se le va a dar un uso particular, pero la mayoría de estos sí que van a poder deducir, dado que se está tributando el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) y el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) de los arrendamientos realizados.

8.1.2.1 Impuesto sobre la renta de las personas físicas (IRPF)

El alquiler de la embarcación por parte del armador tiene la consideración de rendimientos del capital mobiliario⁶³, por lo que serán deducibles los siguientes gastos⁶⁴:

- Intereses y gastos de financiación.
- Tributos (excepto sanciones estatales).
- Servicios personales (administración, vigilancia...).
- Gastos jurídicos.
- Conservación y reparación.
- Seguro.

⁶⁰ Anexo IV. Doc. 1. Modelo 130 de la Agencia Tributaria.

⁶¹ Anexo IV. Doc. 2. Modelo 303 de la Agencia Tributaria.

⁶² Anexo IV. Doc. 3. Modelo 390 de la Agencia Tributaria.

⁶³ Recogido en el artículo 25.4.c de la LIRPF.

⁶⁴ Recogido en los artículos 13, 14 y en la LIRPF art.23, según redacción de la Ley 39/2010.

- Servicios y suministros.
- Amortizaciones: un 10% anual.

A diferencia de los rendimientos del capital inmobiliario, no hay la limitación de deducción a la cuantía de los rendimientos íntegros, en la medida que se considere que los gastos son necesarios y razonables para generar los ingresos, se pueden producir rendimientos negativos y forman parte de la base imponible general del IRPF, por lo que pueden compensar sin limitación los rendimientos del trabajo, capital inmobiliario y actividades económicas. En el caso de bases liquidables generales negativas, se podrán compensar en los 4 siguientes años con futuras bases liquidables positivas.

Se pueden desgravar los gastos originados fuera de temporada siempre que puedan justificarse como necesarios para su futuro alquiler, no hay que desglosar entre periodos alquilados y no alquilados, a excepción de la amortización, que sí se aplicará sobre el tiempo efectivamente alquilado.

8.1.2.2. Impuesto sobre el valor añadido (IVA)

Como se ha comentado anteriormente, será necesario estar dado de alta como arrendador de bienes muebles (modelo 036 en la Agencia Tributaria) y trimestralmente se deberá declarar e ingresar el IVA devengado en los alquileres (modelo 303) y anualmente presentar el resumen (modelo 390).

Se podrá deducir el IVA soportado de:

- Amarres.
- Mantenimiento.
- Comisiones de las diversas plataformas a través de las cuales se realice el alquiler.
- Patrón.

Esto es de suma importancia, ya que el IVA soportado tanto por los servicios del patrón, amarre, como de las comisiones de las plataformas supone un gasto importantísimo, que en caso de que no se pudiera deducir me hubiera hecho replantear la forma jurídica elegida.

En el caso del alquiler de embarcaciones no hay ninguna normativa en cuanto al tanto por ciento de IVA que está permitido deducirse, pudiendo ser el total, al contrario de lo que sucede por ejemplo en el alquiler de vehículos a los que también se les da también un uso privado, que solo se les permite deducirse un máximo de un 50%.

8.2. Producto principal ofrecido

El producto consiste en ofrecer salidas de chárter diario, tanto de medio día como de día completo, en las que poder conocer el litoral de Barcelona, sus aguas, playas, puertos y cultura marítima en la salida de medio día, o de conocer puntos cercanos a Barcelona, como puede ser los del Maresme o Garraf en las salidas de un día completo.

Se ofrecerá al cliente la posibilidad de embarcarse con la única preocupación de llevar su bañador y sus zapatillas. El resto va incluido en el chárter, incluyendo toallas, el aperitivo y bebida de calidad, y todo lo necesario para disfrutar pasando un día diferente dentro de sus vacaciones o simplemente para desconectar del bullicio de la ciudad, buscando una buena relación calidad-precio de modo que se llegue al público que quiera algo más íntimo sin por ello ser prohibitivo.

8.3. Tipos de clientes a los que va destinado el producto

El cliente que se quiere captar en este proyecto es un cliente de poder adquisitivo medio que no quiera las masificaciones de los barcos turísticos o catamaranes y que en caso de no alquilar la embarcación completa pueda disfrutar de su salida con una cierta tranquilidad, sin llenar nunca la embarcación con las plazas máximas que puedan ir a bordo. Dentro de este tipo de clientes se englobaría a familias, grupos de amigos, celebraciones tranquilas, parejas o incentivos de empresa, bien sean de la ciudad de Barcelona o visitantes, con la intención de disfrutar de un día diferente, navegar a vela, conocer una parte de la cultura marítima de la ciudad, relajarse disfrutando de unos baños en mar abierto sin masificaciones y ver el *skyline* o el puerto comercial de Barcelona desde otras perspectivas.

Para aprovechar la temporada baja, también se buscará destinar la embarcación a otras actividades, principalmente a las prácticas oficiales necesarias para la obtención de un título náutico de recreo, motivo por el cual como ya se ha comentado en apartados anteriores el barco se homologará para la realización

de las mismas, pero dejando el abanico abierto a otro tipo de salidas y clientes; siempre y cuando estas se realicen con un patrón profesional, a continuación, vemos el tipo de clientes a los que principalmente vamos a destinar este producto:

- **Particulares:** Cualquier persona (Individuos, familias, grupo de amigos, etc.) que quiera disfrutar de un momento de ocio en el mar puede contratar los servicios. Dando la opción de contratar la salida de medio día, o de día completo.
- **Empresas:** Estos clientes suelen contratar los chárter para realizar reuniones de trabajo o comidas de ocio, como ejercicio de su política de incentivo para conseguir la motivación de sus trabajadores. Este tipo de servicio tiene unos márgenes mucho más altos, lo cual también exige una mayor calidad en el mismo. La embarcación que se contrate para estos casos puede que sólo esté ocupada durante media jornada y, en ocasiones, se hace necesaria la subcontratación de una empresa de catering para el servicio de comida que se dispense en su caso.
- **Empresas relacionadas con el turismo:** Los clientes de estas empresas pueden estar interesados en los servicios ofertados por lo que habrá que llegar a un acuerdo sobre el precio ya que siempre se llevan una comisión.
- **Grupos sociales:** Campamentos juveniles, grupos de excursiones, colegios, empresas organizadoras de eventos o escuelas de náutica.

8.4. Análisis de la competencia

El número de empresas que forman nuestra competencia es difícil de conocer con exactitud, también hay que tener en cuenta que en este tipo de actividad también intervienen embarcaciones de otros países ya que es un sector que está afectado por una gran movilidad.

En el caso de ofrecer chárter por semanas, tanto sea con cómo sin patrón, sería de suma importancia analizar la competencia de un radio muy amplio de territorio, dado que el barco va a estar principalmente fuera de su puerto base el cliente lo que busca es una zona concreta o una isla determinada. Por lo que se tendría que realizar el estudio en toda la zona o isla determinada. En este caso se está ofertando salidas de máximo un día completo, por lo que el tipo de competencia por el que estamos afectados es local, la competencia la tenemos en nuestro propio puerto base y en los puertos colindantes.

La actividad se va a desarrollar en la ciudad de Barcelona, concretamente en el Port Olímpic como podremos ver en los siguientes apartados. La competencia en cuanto a embarcaciones de chárter en este puerto es feroz, dada la cantidad de público que lo visita a diario, pero generalmente todos los barcos acaban arrendándose sin mayores problemas a lo largo de la temporada.

Aproximadamente un 20% de los barcos que hay atracados actualmente en este puerto se dedican al alquiler, y estos los podríamos dividir en 4 categorías:

- Los que se dedican al **chárter por semanas** con o sin patrón, por lo que no suponen ningún tipo de competencia.
- Las embarcaciones de **escuelas náuticas o clubes de navegación**, estas tampoco suponen ningún tipo de competencia.
- Los **catamaranes o barcos turísticos**, este tipo de embarcaciones sí que suponen una competencia, realizan salidas de aproximadamente unas tres horas a lo largo de la costa de la ciudad, pero es un tipo de turismo más masificado, por lo que el tipo de cliente al que va destinado nuestro producto tampoco es el perfil de cliente que estamos buscando.
- **Veleros y motoras dedicadas al day charter**, estas sí son las que se convierten en competencia directa. Este tipo de empresas representan aproximadamente un 5% de las embarcaciones del puerto y podemos encontrar dos tipologías de empresa, la que está formada por empresas que tienen cuatro o más embarcaciones y las que tienen un solo barco.

Dentro del subgrupo de “veleros y motoras dedicadas al *day charter*” la actividad se polariza en tres tipos fundamentalmente de ofertas:

- La oferta de **salidas diarias de bajo coste**. Muchas personas a bordo, masificación y bajísima calidad del producto ofertado. Normalmente este tipo de producto es el ofertado por las empresas que disponen de una flota amplia, seleccionen poco el tipo del cliente, ya que lo que buscan es la cantidad, embarcando sobretodo grupos de amigos o despedidas de soltero/a.
- La oferta de **salida diaria con precios elevadísimos**. Mejora la calidad del producto, pero en detrimento del precio muy alto del mismo. Normalmente esta actividad se realiza en barcos de motor o veleros de más de 15 metros de eslora, es una oferta que tampoco supone una gran competencia dada la diferencia de tipología de barco empleada.

- La oferta de **salida diaria que busca un nicho de mercado intermedio**, mayormente es el tipo de producto ofertado por los armadores que disponen de una sola embarcación, seleccionando más al cliente, evitando la masificación en las salidas realizando las mismas con grupos reducidos (máximo 6 o 7 personas), dando un trato personalizado al modo “todo incluido”, con una relación calidad-precio muy buena, de modo que se llegue al público que busca algo más exclusivo sin por ello ser prohibitivo.

Este último tipo de oferta es el segmento que nosotros queremos entrar, por lo que esta sería la competencia directa, actualmente hay unas 30 embarcaciones dedicadas a este tipo de producto, y muchas de ellas también lo alternan con salidas de una semana a las islas Baleares. Dado el volumen de público que recibe este puerto y la fuerte demanda para este tipo de actividades no supone una competencia muy fuerte. Me he dedicado durante varias temporadas a realizar este tipo de chárter y como he mencionado anteriormente todos los barcos acaban arrendándose sin mayor problema, creando incluso sinergias entre unos y otros en caso de tener todas las plazas ocupadas o tener otros compromisos y no poder realizar una salida.

8.5. Temporadas

Debido al carácter estacional de este tipo de actividades se hace necesario configurar un calendario anual de precios por temporadas adaptados a la demanda existente en cada momento. Hay que tener en cuenta que la visita de turistas a la ciudad de Barcelona es bastante constante a lo largo del año, y dado el benévolo clima que tenemos en esta parte del Mediterráneo permite empezar a disfrutar de este tipo de actividades a mediados de la primavera y finalizarlas a mediados del otoño. Teniendo en cuenta que la principal entrada de ingresos se dará en los meses estivales las tarifas se van a realizar contemplando solo dos escenarios, temporada alta y resto del año.

- **Temporada alta:** desde el 1 de junio hasta el 31 de agosto.
- **Resto del año:** desde el 1 de septiembre hasta el 31 de mayo.

Fuera de los meses estivales los ingresos que va a generar la embarcación por la explotación en chárter van a ser anecdóticos, exceptuando los meses de mayo y septiembre, que en el caso de la ciudad de Barcelona se suele trabajar bastante, en los meses fuera de la temporada de chárter la embarcación se va a destinar principalmente al alquiler a escuelas náuticas para la realización de prácticas para títulos náutico deportivos.

8.6. Tarifas

Aquí se muestran los precios estimados para los dos productos que se quiere destinar la embarcación, chárter y alquiler a escuelas náuticas. En lo referente al chárter las tarifas se han realizado teniendo en cuenta el precio medio de alquiler de prácticamente todas las embarcaciones de las mismas características que actualmente están realizando salidas de este tipo en el Port Olímpic de Barcelona.

En lo referente a los precios para las escuelas náuticas se ha consultado a cuatro escuelas de la provincia de Barcelona y el resultado es el precio medio que estas están pagando por el alquiler del barco para poder realizar sus prácticas en caso de no disponer de embarcación propia o de necesitar una de refuerzo.

8.6.1. Tarifa chárter

Aquí podemos ver las tarifas de los dos productos principales que se ofertan, el alquiler de medio día y el de día completo, vendiéndose tanto por plazas, como barco completo, también se puede acordar otro tipo de salidas con el cliente por tal de adaptarse a las necesidades de este, con un precio a acordar entre las dos partes, pero no se tienen en cuenta en esta lista debido a la variedad tipológica que podría suponer.

Día completo:

De 11:00 h. a 19:00 h. Incluye la navegación por la costa barcelonesa, los aperitivos, bebida (refrescos, cerveza, vino o cava), patrón y combustible. En esta se ofrece la posibilidad de navegar por la costa de la ciudad, fondeo o de navegar rumbo NE o S a alguno de los puertos del Maresme o del Garraf, por tal de disfrutar de una buena comida en puerto (no incluida) o fondeo.

Alquiler por plazas (solo disponible en temporada alta): Hasta 7 personas.
Mínimo para la salida 4 personas. Precio de 125 € / persona.
Alquiler de barco completo: Hasta 10 personas.
Temporada alta: 720 €. Resto del año: 680 €.

Tabla 12. Tarifas día completo. Fuente: propia

Medio día:
De 10:00 h. a 13:00 h o 19 h. a 22 h. Incluye la navegación por la costa de Barcelona, los aperitivos, bebida (refrescos, cerveza, vino o cava), patrón y combustible.
Alquiler por plazas (solo disponible en temporada alta): Hasta 7 personas.
Mínimo para la salida 4 personas. Precio de 55 € / persona.
En el caso de alquiler de barco completo: Hasta 10 personas.
Temporada alta: 380 €. Resto del año: 340 €.

Tabla 13. Tarifas medio día. Fuente: propia

Todos los precios que se muestran en este apartado incluyen IVA.

8.6.2. Tarifa escuelas náuticas

El alquiler para la realización de prácticas de títulos náutico-recreativos para escuelas náuticas solamente se ofrecerá la posibilidad fuera del periodo estival, desde el mes de septiembre hasta mayo, ambos

incluidos. Se realizará un arrendamiento sin patrón, por lo que la escuela tendrá que aportar uno con la titulación profesional necesaria en función de la práctica que esté ofreciendo.

Escuelas náuticas:
Alquiler para práctica de un día completo: 395 € + IVA.
Alquiler para práctica de 48h o fin de semana completo: 635 € + IVA.

Tabla 14. Tarifas escuelas náuticas. Fuente: propia

8.7. Promoción y venta del producto

Se debe tener claro cuál será nuestra actividad para poder transmitir esta información a nuestros clientes. Las ventas de las salidas de chárter se realizarán principalmente a través de plataformas turísticas y agencias especializadas en las que estará integrada la embarcación.

Estas plataformas ofrecen directamente los barcos y/o el producto que nosotros ofrecemos al cliente final y cobran una comisión por cada operación cerrada que oscila entre el 15 y el 20% del precio base final. En esta comisión se suele excluir los posibles extras que haya podido contratar, como puede ser el patrón, toallas, bebidas, música, limpieza final, comida, etc.

Una de las principales plataformas a través de la que se realizarán las ventas será Nautal, con esta plataforma espero captar principalmente al cliente nacional y en menor grado también una porción del visitante extranjero. Esta empresa se dedica a la intermediación de alquileres náuticos, es una de las compañías líderes del sector en España. Con más de 31.000 barcos en alquiler publicados, presencia en 67 países y más de 1.300.000 usuarios anuales.

Esta plataforma cobra aproximadamente un 20% de comisión sobre el precio final que ha pagado el cliente.

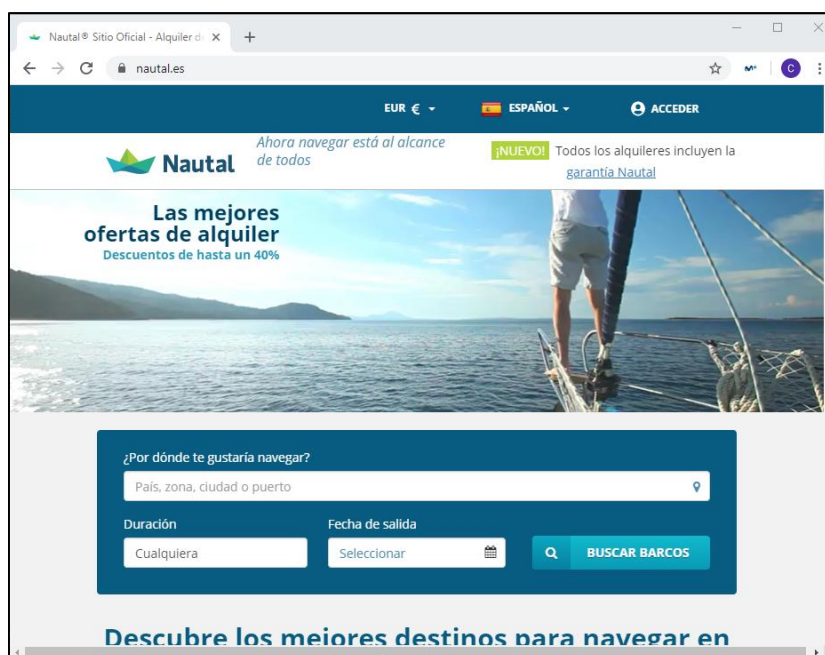


Figura 20. Plataforma web Nautal. Fuente: propia

La captación del cliente extranjero, que evidentemente en una ciudad como Barcelona será una importante fuente de ingresos, principalmente se realizara a través de la conocida empresa de alquileres de pisos turísticos Air BNB, esta conocida empresa internacional, aparte de dedicarse al alquiler temporal de viviendas compartidas y de uso turístico tiene un apartado denominado “Experiencias” en el cual ofrece a sus clientes actividades únicas diseñadas y organizadas por personas locales. Gracias a ellas, los participantes pueden conocer de primera mano actividades diseñadas y organizadas por gente local, en este caso en este caso la navegación a vela por Barcelona. Los ofertantes comparten con otras personas conocimientos y habilidades únicas y les permiten descubrir lugares de una forma que no habrían podido experimentar por su cuenta. En este apartado la empresa vende actividades de todo tipo, desde paseos por la montaña en bicicleta con un guía local, aprender a hacer una paella o cocina autóctona en un terrado de la ciudad, o una salida a vela por la misma, podemos encontrar actividades de todo tipo. Actualmente se está convirtiendo en una de las principales vías de acceso a los clientes por parte de las embarcaciones que realizan esta actividad en la ciudad.

Esta plataforma cobra aproximadamente un 20% de comisión sobre el precio final que ha pagado el cliente por la experiencia, en esta está incluida un seguro de responsabilidad civil por los daños que puedan causar los clientes.



Figura 21. Plataforma web Airbnb Experiencias. Fuente: propia

8.7.1. Importancia de la valoración de los clientes

En la actualidad, la mayoría de personas que desean adquirir o contratar cualquier producto realizan un análisis de este, en muchos casos basado en la opinión y puntuación obtenida por otras personas que lo han adquirido o disfrutado con anterioridad.

Por este motivo la mayoría de plataformas de ventas, implementan sistemas de valoración, de una índole u otra, para reforzar tanto la imagen de profesionalidad del propio sitio como para influir en la toma de decisiones de los clientes.

Estos sistemas tienen una doble función, por un lado, publican las opiniones y valoraciones de los clientes. Normalmente utilizan una escala del 1 al 5, siendo 1 la peor valoración y 5 la mejor. Cada cliente, pasados unos días de la adquisición del producto o servicio, recibe un email con un cuestionario que le invita a valorar diferentes aspectos: calidad del producto, atención del personal, rapidez en el envío, comunicación... En el caso de los alquileres de barcos se hace mención del estado y limpieza de la embarcación, mantenimiento, facilidad de atraque, embarque y desembarque, contacto con la base y otros muchos aspectos bien segmentados. La media aritmética de todos los aspectos reflejará una

puntuación final, que junto con las puntuaciones de los demás clientes otorgará al barco un valor definitivo. Este dato será publicado en la plataforma junto con las características del barco.

Por otro lado, la segunda función de los sistemas es que, como consecuencia del primer aspecto, y ante la imposibilidad de influir en los comentarios y valoraciones de los clientes, la compañía no tiene más remedio que esforzarse en mantener un estándar de calidad en los productos o servicios ofertados, así como de la atención brindada por su equipo humano. Esto ayuda considerablemente a elevar la calidad del mercado en general.

Por este motivo es de suma importancia la agilidad y facilidad en la reserva, el estado, mantenimiento y limpieza de la embarcación y el trato que ofrece el patrón a los clientes que tiene a bordo. Hay que tener en cuenta que este representa la imagen del barco, será el contacto final con el cliente por lo que es de suma importancia la elección del mismo.

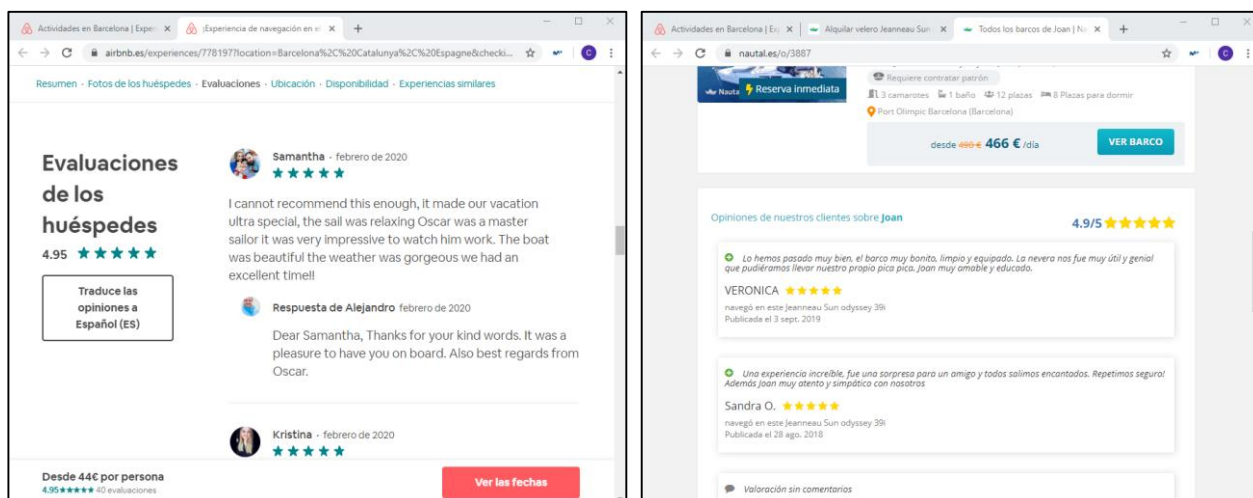


Figura 22. Ejemplo de valoraciones en las plataformas Airbnb Experiencias y Nautal. Fuente: propia

8.8. Plan de producción

Los servicios de chárter se promocionarán y contratarán a través de diversas plataformas en la red, como se ve en el apartado “promoción y venta del producto”, igualmente los pagos por parte del cliente se realizarán a través de las mismas. Siendo la plataforma la que nos ingresa nuestra parte correspondiente una vez restada su comisión y demás variables.

Es de suma importancia que la información que se haya incluido en estas plataformas tanto sobre el barco como sobre el producto que se oferta sean totalmente verídicas y se cumplan, las fotografías del barco han de ser profesionales para ofrecer la mejor imagen del mismo y se ha de cuidar hasta el mínimo detalle para llamar al máximo la intención del posible cliente. Siendo importante tener controlada y actualizada toda esta información y los calendarios de disponibilidad.

8.9. Infraestructuras

Para la realización de las actividades previstas se intentará minimizar al máximo los gastos iniciales y las inversiones a realizar en previsión de asumir el menor riesgo posible. Para ello la única inversión potente será la embarcación, principal objeto del negocio, y los gastos necesarios tanto administrativos como de materiales, mantenimiento, amarre y requerimientos de seguridad para poder destinarla al alquiler.

La embarcación será un velero del astillero Jeanneau, modelo Sun Odyssey 40, de 12 metros de eslora atracada en el Port Olímpic de Barcelona.

La gestión de las reservas se realizará a través de las plataformas mencionadas, por lo que la infraestructura necesaria para gestionar la actividad es mínima, únicamente se necesitará un equipo informático portátil por medio del cual se controlarán las reservas, se prestará atención a las consultas y solicitudes, se actualizará el calendario de disponibilidad y se realizará la gestión económica.

8.10. Recursos humanos

En lo referente al personal, el proyecto ha de funcionar principalmente con dos personas; una llevando las tareas administrativas y la otra lo referente a la navegación y mantenimiento. Paralelamente también se subcontratarán ciertos trámites administrativos y de limpieza semanal de la embarcación.

La parte comercial será gestionada por las plataformas en las cuales se anunciará y venderá el producto a cambio de una comisión sobre el precio final de este, la administrativa y de gestión de reservas la llevaré yo personalmente, exceptuando la parte legal que será subcontratada a una gestoría para garantizar cumplir con todos los requisitos administrativos, tanto para la realización de declaraciones trimestrales (IVA, IRPF, etc.) como para la realización de trámites relativos al despacho de la embarcación, en caso de

no poder realizarlos personalmente. Para la parte referente a la navegación y mantenimiento se subcontratará un patrón, el cual será necesario que este dado de alta como trabajador autónomo y el vínculo que se tendrá con él será a través de un contrato de prestación de servicios⁶⁵, este emitirá una factura mensual en función de las salidas que haya realizado.

Hay que tener en cuenta que sobre este patrón subcontratado recaerá la fuerza principal del trabajo; y este será la imagen del producto que estamos ofertando, por lo que es de suma importancia la elección. También deberá realizar el mantenimiento rutinario del barco al finalizar una salida (baldeo y limpieza del interior), a continuación, se detalla las tarifas en base a las cuales este facturará:

- Salida de día completo (8h. + limpieza): 160 € + IVA.
- Salida de ½ día: (3h. + limpieza): 80 € + IVA.
- Dos salidas de medio día (3h.+3h.+ limpieza): 170€ + IVA.

8.11. Zona en la que se realizará la actividad

Como se ha expuesto a lo largo del proyecto la actividad se va a realizar en la ciudad de Barcelona, el hecho de realizarla en esta ciudad responde a la naturaleza de este proyecto, el doble uso personal/chárter, sumado al enorme potencial que tienen la ciudad en cuanto a turismo y actividades náuticas. Barcelona es mi ciudad natal y de residencia, por este motivo es totalmente imprescindible que la actividad se realice aquí, por un lado, facilita la gestión de la embarcación cuando está trabajando, y por el otro me permite disfrutar de ella en mi tiempo libre con la comodidad de tenerla cerca de mi lugar de residencia.

⁶⁵ El contrato de prestación de servicios profesionales es el contrato en virtud del cual una parte, llamada profesionalista, se obliga a efectuar un trabajo que requiere para su realización, preparación técnica y en ocasiones título profesional a favor de otra persona llamada cliente, a cambio de una remuneración llamada honorarios.

8.11.1. Barcelona y las actividades náuticas

El litoral de Barcelona va desde la falda de la montaña de Montjuïc hasta la desembocadura del río Besós, de punta a punta, el frente litoral barcelonés conforma una línea continua de 5 kilómetros de longitud, ideal para recorrer a pie, en bicicleta o como se propone en este proyecto navegando a vela. Es difícil encontrar otra gran capital mediterránea que concentre tanta oferta de ocio cerca del mar, restaurantes de pescado y marisco, las zonas verdes o las tiendas de moda. No es extraño que tanto visitantes como autóctonos valoren tan alto la calidad de las ocho playas de Barcelona y todo su litoral.

8.11.2. Elección del puerto base

Actualmente dispone de seis puertos deportivos, todos ellos ofrecen una gran calidad tanto de instalaciones como de servicios, pero he considerado que el que mejor se adapta a las necesidades de este proyecto es el Port Olímpic, teniendo en cuenta todos los factores necesarios, situación, entorno, afluencia de ciudadanos, afluencia de turismo, comunicaciones, precio y tamaño de los amarres y facilidades o prohibiciones por parte de las capitanías de los respectivos puertos a la hora de realizar actividades de chárter.

A continuación, haré una breve descripción de los tres puertos en los que se podría realizar la actividad por tal de determinar y argumentar porque el Port Olímpic es el más adecuado para este proyecto, los tres restantes quedan directamente descartados, ya sea porque no permiten actividades de este tipo al ser clubes náuticos o porque el tamaño de los amarres es superior al requerido por la embarcación del proyecto por lo que supondría un sobre coste innecesario:

8.11.2.1. Port Olímpic

Situado en un área emblemática de Barcelona dispone de 740 amarres y 85 establecimientos comerciales, este puerto fue construido con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992. Se encuentra integrado dentro del conjunto ornamental de la Vila Olímpica en el corazón de la zona marítima de Barcelona rodeado de playas, jardines y edificios tan significativos como la Torre Mapfre o el Hotel Arts, siendo lo que podríamos calificar como un “Puerto Urbano” por su gran facilidad de acceso

desde todos los puntos con transportes públicos como el metro, o los diferentes autobuses que llegan hasta este lugar.

Port Olímpic es un puerto muy abierto a la ciudadanía y al turismo, dotado de todo tipo de instalaciones, servicios náuticos y empresas de actividades, junto a una amplia oferta gastronómica y lúdica lo que lo hace perfecto para desarrollar la actividad propuesta en este proyecto. Actualmente está en proceso de cambio de titularidad, ya que ha finalizado la concesión del mismo.

El precio de alquiler mensual de un amarre de 12x4 metros supone un gasto aproximado de 585€



Figura 23. Vista general del Port Olímpic de Barcelona. Fuente: Shutterstock

8.11.2.2. Port Fòrum

Port Fòrum un puerto moderno ubicado al final de la Avenida Diagonal de Barcelona. No se encuentra situado en la ciudad de Barcelona, sino pertenece al término municipal de Sant Adrià del Besós, pero lo incluyo en esta elección, ya que por cercanía está en la misma costa de la ciudad, sin superar la barrera física del río Besós, por lo que está en la continuidad de la línea litoral de Barcelona. El puerto está organizado en 3 zonas diferenciadas, una dársena interior de 210 amarres entre 10 y 25 metros y una exterior con 31 amarres para yates de mayor eslora embarcación. Es un puerto que ofrece todo tipo de servicios, tanto náuticos como gastronómicos y comerciales; pero dada su lejanía de las zonas más turísticas de la ciudad no tiene un flujo constante de personas, por lo que no es lugar más adecuado para realizar actividades de chárter que quiero ofrecer.

El precio de alquiler mensual de un amarre de 12x4 metros supone un gasto aproximado de 397€



Figura 24. Vista general del Port Fòrum de Sant Adrià del Besós. Fuente: ACrew

8.11.2.3. Marina Port Vell

La Marina Port Vell está ubicada en la zona más antigua del puerto comercial de Barcelona, entre el Museo de Historia de Catalunya y los muelles de pescadores bordeando el Paseo Juan de Borbón. Cuenta con toda clase de servicios y dispone de 151 amarres que van desde los 5 a los 190 metros de eslora. Pese a que su ubicación es muy céntrica por lo que sería una ubicación ideal para este proyecto sus precios y los altos niveles de seguridad y control que posee para su entrada lo hacen complicado para realizar este tipo de actividades.

El precio de alquiler medio mensual para un amarre de 12x4 metros tiene un gasto aproximado de 960€.



Figura 25. Vista general de la Marina Port Vell. Fuente: Marina Port Vell

Conclusión: analizados los tres puertos posibles y como ya se ha nombrado en este mismo apartado el Port Olímpic será el puerto base elegido para ejercer la actividad, dado que reúne las condiciones y características perfectas para ejercer esta actividad, está muy cerca del centro de la ciudad, dispone de todo tipo de conexiones de transporte público, está rodeado de playas urbanas y a su alrededor reúne todo tipo de oferta de ocio, todo esto hace que reciba diariamente una gran afluencia de visitantes.

Respecto al precio, este puerto se encuentra en un punto medio respecto a los otros dos posibles, merece la pena pagar la diferencia de precio respecto al Port Fòrum, ya que la rentabilidad que se puede dar el barco estando en el Port Olímpic va a ser mucho mayor, y creo que no merece la pena pagar el sobrecoste que supone estar en la Marina Port Vell.

En esta elección también he tenido en cuenta el hecho de que he trabajado realizando chárteres como patrón durante años en diversos barcos en varios de los puertos aquí citados, lo que me ha permitido conocerlos con bastante profundidad y me ha ayudado a decantarme en la elección.

Capítulo 9. Viabilidad del proyecto

En este apartado pretendo realizar el estudio de la viabilidad del proyecto, el objetivo inicial es que el barco sea completamente auto-sostenible, posteriormente a la amortización de la compra de este se buscará además que ofrezca unos ingresos compensatorios por el tiempo de dedicación a la explotación del mismo.

9.1. Estimaciones de ventas

A continuación, realizaremos una simulación de previsión de ventas anuales desde tres puntos de vista, atendiendo a las diferentes situaciones en las que nos podemos encontrar, en esta simulación se tendrá en cuenta tanto los alquileres realizados en temporada alta como los alquileres realizados a escuelas náuticas (EN) fuera de temporada. En el caso de los alquileres en temporada alta se supondrá que son de barco completo y salida de día, por tal de simplificar los cálculos, dada la cantidad de variables, en el caso de los alquileres a escuelas náuticas en todos los escenarios se tiene en cuenta el factor meteorológico, ya que es un tipo de alquiler que por época del año que se realiza existe una alta probabilidad de anulación de reservas por causas meteorológicas.

Como hemos visto en el apartado tarifas en el caso de las salidas de chárter los precios mostrados ya incluyen IVA, en el caso de los alquileres a escuelas no está incluido, en el siguiente cuadro todos los importes de “precio día” serán de la base imponible, es decir sin IVA:

Escenario optimista:

Optimista	Total días	Precio día	Base	IVA	Facturación
Mayo	10	562	5.620	1.180,2	6.800,2
Junio	19	595	11.305	2.374,1	13.679,1
Julio	25	595	14.875	3.123,7	17.998,7
Agosto	29	595	17.255	3.623,5	20.878,5
Septiembre	18	562	10.116	2.124,4	12.240,4
EN	32	395	12.640	2.654,4	15.294,4
Total	133		71.811	15.080,3	86.891,3

Tabla 15. Escenario previsión de ventas optimista. Fuente: propia

Escenario realista:

Realista	Total días	Precio día	Base	IVA	Facturación
Mayo	8	562	4.496	944,2	5.440,2
Junio	17	595	10.115	2.124,1	12.239,1
Julio	22	595	13.090	2.748,9	15.838,9
Agosto	25	595	14.875	3.123,7	17.998,7
Septiembre	10	562	5.620	1.180,2	6.800,2
EN	22	395	8.690	1.824,9	10.514,9
Total	106		56.886	11.946,1	68.832,1

Tabla 16. Escenario previsión de ventas realista. Fuente: propia

Escenario pesimista:

Pesimista	Total días	Precio día	Base	IVA	Facturación
Mayo	5	562	2.810	590,1	3.400,1

Junio	12	595	7.140	1.499,4	8.639,4
Julio	13	595	7.735	1.624,3	9.359,3
Agosto	19	595	11.305	2.374,1	13.679,1
Septiembre	8	562	4.496	944,2	5.440,2
EN	18	395	8.690	1.824,9	10.514,9
Total	74		42.176	8.856,9	51.032,9

Tabla 17. Escenario previsión de ventas pesimista. Fuente: propia

9.2. Balance económico

El objetivo del mismo es la creación de una tabla que refleje todos los costes y gastos, estos gastos se han realizado teniendo en cuenta el **escenario de ventas realista**, visto en el apartado anterior, el objetivo de tener en cuenta este escenario es el de ponernos en una situación intermedia en cuanto a ventas, y comprobar si así el proyecto es sostenible. Hay que tener en cuenta que todos los gastos de funcionamiento son variables en función del número de salidas que se realice, como se ha comentado anteriormente en base a un escenario realista, respecto a los gastos de registro y trámites de documentación incluye todos los impuestos y tasas necesarias:

Adquisición:	
Compra de la embarcación:	60.000 €
Registro y legalización de la embarcación:	
Registro y trámites de documentación ⁶⁶ :	2.850 €

⁶⁶ Incluye el ITP así como todas las tasas y gastos necesarios para la legalización de la embarcación.

ITB (reconocimiento adicional):	245 €
1ª Varada (necesaria para la ITB) ⁶⁷ :	1.250 €
Total de costes de adquisición y registro:	64.345 €
Gastos fijos anuales de mantenimiento:	
Amarre:	7.032 €
Seguro:	890 €
Mantenimiento embarcación ⁶⁸ :	3.200 €
Limpieza semanal de la embarcación ⁶⁹ :	960 €
Gastos variables anuales de funcionamiento⁷⁰:	
Costes patrón:	13.440 €
Comisión plataforma:	9.639 €

⁶⁷ Se aprovecha la varada necesaria para la inspección adicional para realizar el mantenimiento rutinario de la misma, y dejarla lista para su uso, incluye *travellift*, estancia en varadero, pinturas y demás materiales.

⁶⁸ En este apartado se tiene en cuenta la varada anual, así como mantenimiento del motor y los gastos generados por un desgaste de uso cotidiano del barco, estos gastos son variables año a año, pero se incluyen en este apartado teniendo en cuenta el peor escenario de gasto anual por tal de generar un fondo en previsión de futuros gastos mayores, dado que no es una embarcación nueva.

⁶⁹ Esta limpieza subcontratada se realizará únicamente durante la temporada de chárter.

⁷⁰ Estos importes son variables en, en función del número de salidas que realice el barco, en este caso se han tenido en cuenta los datos obtenidos en el apartado “estimación de ventas”, calculándose en base a un “escenario realista”.

Alimentación y bebida a bordo:	873€
Gasoil	900 €
Gestoría:	450 €
Total de gastos de mantenimiento y funcionamiento	37.384 €

Tabla 18. Costes y gastos. Fuente: propia

En base a los datos obtenidos en esta tabla y en el apartado de previsión de ventas puedo obtener los siguientes números:

Coste inicial:	64.345 €
Gastos de funcionamiento anual:	37.384 €
Ingresos anuales⁷¹:	56.886 €
Beneficio anual:	19.502 €

Tabla 19. Beneficios. Fuente: propia

⁷¹ Ingresos anuales atendiendo una “previsión de ventas realista”.

9.3. Tiempo de amortización

Una vez calculados los gastos anuales y en base a la previsión de ingresos anuales previstos atendiendo una previsión de ventas realista, anualmente se produciría beneficio neto previsto de 19.502 €. A medida que pasen los años iré amortizando el gasto inicial realizado en la embarcación hasta llegar a mediados del cuarto año, momento que se empezaría a recibir unos beneficios netos generales positivos. En la siguiente tabla podemos ver la amortización anual:

Tiempo de amortización	
1 ^{er} año	-44.843 €
2 ^o año	-25.341 €
3 ^{er} año	-5.839 €
4 ^º año	13.663 €

Tabla 20. Amortización. Fuente: propia

Capítulo 10. Conclusiones

He utilizado este proyecto para sintetizar y plasmar las ideas de lo que hasta ahora ha sido un proyecto personal y profesional, la adquisición de una embarcación de vela para su posterior explotación. En este trabajo he analizado todo lo necesario para ver la viabilidad del proyecto, sacando las siguientes conclusiones:

El turismo náutico cumple con todos los requisitos para que el número de clientes que demandan estos servicios sea cada vez más elevado y según la tendencia, es previsible que aumente. Esto abre unas nuevas perspectivas de crecimiento para las empresas de este sector, siempre y cuando sepan aprovechar las ventajas que ofrece la venta a través de plataformas online, inviertan y sepan adaptarse a este funcionamiento. Para ello, será necesario aumentar la presencia en buscadores específicos e intentar internacionalizar la comunicación con el cliente y la promoción.

En su análisis consigo el objetivo que pretendía con su elaboración, que es estudiar la viabilidad del proyecto. Demostrándose que este proyecto podría ser rentable económicamente, y se podría sustentar con un mínimo esfuerzo por mi parte, teniendo en cuenta que no sería mi actividad principal, sino algo complementario. Se cumple con cierta facilidad la primera premisa, que el barco sea completamente auto-sostenible económicamente con los alquileres que se realicen, y también la segunda premisa, obtener unos beneficios con el alquiler de este, pudiéndose llegar a amortizar la compra del barco en un plazo aproximado de entre 4 y 5 años, evidentemente esto no son más que previsiones en base a los tres escenarios posibles de ventas con los que se han realizado, hay que tener en cuenta que una vez iniciado el proyecto podrían surgir multitud de factores que podrían hacer que estos escenarios finalmente no se cumplan, pero difícilmente se llegaría a una situación en la que al menos no se cumpla la primera premisa

nombrada, la auto-sostenibilidad del barco, esto simplemente generaría un tiempo de amortización mayor.

En las previsiones realizadas hay que tener muy en cuenta el factor meteorológico, siempre presente y determinante en cualquier actividad que se realice en el medio marino, a lo largo de los meses estivales pueden ser bastantes las tardes en las que no se puedan realizar salidas a causa de la subida de intensidad del viento y en el caso de los meses invernales, los temporales pueden llegar a parar el barco a lo largo de varias semanas, generando multitud de anulaciones y cambios en el calendario, como ya he comprobado personalmente a lo largo de mis experiencias pasadas como patrón en barcos de escuelas náuticas o de chárter, dejando en agua de borrajas todas las previsiones que se hayan podido realizar.

También se ha de tener muy en cuenta el hecho de que la embarcación propuesta en este proyecto no es nueva, por lo que es de suma importancia su elección, el estado de conservación y su valoración en la compra de la misma, por un lado, el comprar un barco usado le resta riesgo a la inversión realizada, siendo muy inferior a la inversión necesaria para un barco nuevo, pero añadimos el riesgo que supone explotar un barco con más años a cuestas. Inevitablemente este tipo de barco generará un mayor gasto de mantenimiento, puede generar más imprevistos que obliguen a parar la actividad en plena temporada, provocando anulaciones, pérdidas económicas y mala imagen frente a los clientes, también, dado el uso intensivo que se dará a la embarcación, obliga a plantearse gastos imprevistos elevados que puedan surgir a lo largo del tiempo como pueden ser cambios de motor, velas, jarcia, etc. A su favor las embarcaciones con esta edad ya han sufrido una fuerte depreciación respecto a su precio nuevo, por lo que mantienen un buen valor residual en caso de necesidad de venta, ya sea por un fracaso del proyecto, por su agotamiento o por un cambio de perspectiva o replanteamiento del mismo.

Otro puntos débiles de este proyecto son la fuerte estacionalidad del turismo náutico, cosa que se trataría de solventar dedicando el barco a otros usos fuera de la temporada alta, como pueden ser los alquileres a escuelas náuticas que expongo a lo largo del proyecto y el hecho de que la náutica todavía sigue siendo percibida por gran parte de la sociedad, sobre todo en nuestro país, como un tipo de turismo o de actividad con precios elevados y elitista, lo que considero que es obligación de todos los profesionales que nos dedicamos a la náutica romper esta imagen y demostrar que esto no es así, y que el mar ofrece un sinfín posibilidades de disfrute, adaptadas a todo tipo de presupuestos.

Bibliografía

Nautalegal. *Chárter en España El sector del chárter en Europa.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.nauticalegal.com/es/articulos/charter-en-espana/33-el-sector-del-charter-en-europa>

Nautalegal. *El contrato de chárter y la Ley de Navegación Marítima.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.nauticalegal.com/es/informes/162-el-contrato-de-charter-y-la-ley-de-navegacion-maritima>

Nautalegal. *Autorización para chárter.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.nauticalegal.com/es/articulos/14-charter/29-autorizacion-para-charter>

Nautalegal. *Alquiler por el propietario y la exención del impuesto de matriculación.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.nauticalegal.com/es/informes/154-alquiler-por-el-propietario-y-la-exencion-del-impuesto-de-matriculacion>

Masmar. *El mercado "CE" de las embarcaciones de recreo.*

(Consulta 03/2020). Disponible:
<http://masmar.net/index.php/esl/N%C3%A1utica/Reglamentaci%C3%B3n/EL-MARCADO-%22CE%22-DE-LAS-EMBARCACIONES-DE-RECREO>

Boletín Patrón. *Despacho de Buques y Embarcaciones de Recreo.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <http://boletinpatron.com/despacho-buques-embarcaciones-recreo/>

Nauta 360. *El contrato de chárter y la Ley de Navegación Marítima.*

(Consulta 04/2020). Disponible:
http://nauta360.expansion.com/2015/05/06/de_costa_a_costa/1430902321.html

Cosas de barcos. *Documentación e impuestos en la compra de un barco.*

(Consulta 05/2020). Disponible: [https://www.cosasdebarcos.com/blog/consejos/documentacion-e-impuestos-en-la-compra-de-un-barco/#impuesto-sobre-el-valor-a%C3%B1adido-\(IVA\)](https://www.cosasdebarcos.com/blog/consejos/documentacion-e-impuestos-en-la-compra-de-un-barco/#impuesto-sobre-el-valor-a%C3%B1adido-(IVA))

Cosas de barcos. *Como elegir un velero.*

(Consulta 03/2020). Disponible: <https://www.cosasdebarcos.com/blog/consejos/como-elegir-un-velero/>

Blog Nautal. *Tratamiento fiscal del alquiler de una embarcación que también se usa a nivel particular.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://blog.nautal.es/tratamiento-fiscal-del-alquiler-de-una-embarcacion-que-tambien-se-usa-a-nivel-particular/>

Blog Nautal. *¿Puedo usar mi barco en lista 6ª a nivel particular?*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://blog.nautal.es/puedo-usar-mi-barco-en-lista-6a-a-nivel-particular/>

Náutica Info. *El boom de la digitalización del chárter náutico ha llegado a España.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://nauticainfo.com/el-boom-de-la-digitalizacion-del-charter-nautico-ha-llegado-a-espana>

Panorama Náutico. *Presentado el I Informe del Chárter Náutico en Europa.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.panoramanautico.com/presentado-el-i-informe-del-charter-nautico-en-europa/>

Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana. *Arrendamiento náutico.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/contratos-especiales/arrendamiento/arrendamiento-de-embarcaciones-de-recreo>

Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana. *Preguntas frecuentes.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/preguntas-frecuentes/preguntas-frecuentes-sobre-la-nautica-de-recreo>

Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana. *Tributación.*

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/tributacion/tributacion-por-la-adquisicion-de-una-embarcacion-de-recreo>

Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana. *Marcado CE*.

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/documentacion-administrativa/marcado-ce/el-marcado-ce-de-las-embarcaciones-de-recreo>

Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana. *Inspecciones y Certificado de Navegabilidad*.

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://www.mitma.gob.es/marina-mercante/nautica-de-recreo/documentacion-administrativa/inspecciones-y-certificado-de-navegabilidad/inspeccion-de-embarcaciones-de-recreo-itby-certificado-de-navegabilidad>

Marinos. *Matricular un barco en la lista 6ª*.

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://marinos.es/matricular-un-barco-en-la-lista-6/>

La taberna del puerto. *Gastos anuales de un lista 6ª*.

(Consulta 04/2020). Disponible: <https://foro.latabernadelpuerto.com/showthread.php?t=168102>

Mar abierto. *Sun Odyssey 40*.

(Consulta 03/2020). Disponible: <http://www.marabierto.eu/perla/sun-odyssey-40>

Jeanneau. *Sun Odyssey 40*.

(Consulta 03/2020). Disponible: <https://www.jeanneau.es/boats/sailboat/2-sun-odyssey/479-sun-odyssey-40/>

ANEM. *El mercado náutico cierra el mes de febrero con un crecimiento del 14% en las matriculaciones de embarcaciones de recreo*.

(Consulta 05/2020). Disponible: <http://www.anen.es/tag/embarcaciones-de-recreo/page/2/>

Gencat. *Sol·licitar autorització embarcacions de pràctiques i/o cursos de radiooperadors*.

(Consulta 05/2020). Disponible: <http://agricultura.gencat.cat/ca/tramits/tramits-temes/20468?category=>

TFD. UPC. *Estudio de Explotación en Chárter Náutico de un Catamarán a Vela*.

Diego Rubert Jiménez. Mayo 2012

TFG. UPC. *Estudi de la viabilitat i explotació d'un iot de 38 peus.*

Josep Padreny Coll. Enero 2020

TFG. UPC. *Pla d'empresa: Lloguer d'embarcacions d'esbarjo aplicant el concepte Airbnb.*

Blai Mola i Bertran. Septiembre 2018

TFG. UPC. *Análisis de la viabilidad del chárter náutico, un sector al alza.*

Antoni Morral Oyamburu. Junio 2018

Anexos

Anexo I.

Trámites y documentación relativos a la embarcación.

Doc. 1. Modelo 620 de la Agencia Tributaria de Catalunya.




 Agència Tributària de Catalunya		Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados Compraventa de determinados medios de transporte usados CPR: 9055050		 620
Espacio reservado para la Administración				
Sujeto pasivo				
(2) NIF/CIF _____		(4) Fecha del devengo ____ / ____ / ____ (5) % adquisición _____		
Apellidos y nombre o razón soc. _____		Número Esc. Piso Puerta _____		
Vía pública _____		Código postal _____ Municipio _____ Provincia _____ País _____		
(3) Teléfono _____		Dirección electrónica _____		
Transmitente				
NIF/CIF _____		Apellidos y nombre o razón social _____		
Vía pública _____		Número Esc. Piso Puerta _____ Código postal _____ Municipio _____		
Provincia _____		País _____ Teléfono _____ Dirección electrónica _____		
Características técnicas del medio de transporte				
(6) Año de fabricación _____		Fecha de 1ª matriculación // _____		Número de la matrícula _____
<input type="checkbox"/> (7) Vehículo		Tipo _____	Fabricante o marca _____	Modelo _____
Potencia fiscal (CVF) _____		Número de bastidor _____	Cilindrada (cc) _____	Motor: Gasolina <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> (8) Barco		Fabricante o importador _____	Modelo _____	Eslora total (m) _____ Vela (m²) _____ Nº motores _____ Motor (CV) _____ Fecha fabr. motores _____ Gasolina <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> (9) Aeronave		Marca o constructor _____	Tipo y modelo _____	Peso máximo despegue (kg) _____ Nº motores _____ Marca del motor _____ Potencia (CV) _____
Autoliquidación				
(10) Exento <input type="checkbox"/> No sujeto <input type="checkbox"/>		(11) Liquidación complementaria <input type="checkbox"/>		Base imponible 1 _____
Fundamento legal de la exención o de la no sujeción _____		Nº 1ª liquidación _____		Tipo de gravamen 2 _____ %
Fecha presentación _____		Cuota tributaria $(1) \times (2) - (5)$ 3 _____		Recargo 4 _____
Cuota ingresada 0 _____		Intereses de demora 5 _____		Total a ingresar $3 + 4 + 5$ 6 _____
Presentador/a				
NIF/CIF _____		_____, ____ de ____ de 20____		
Apellidos y nombre o razón soc. _____		Firma _____		
Vía pública _____		Número Esc. Piso Puerta _____		
Código postal _____		Municipio _____ Provincia _____ País _____		
Teléfono _____		Dirección electrónica _____		
Ingreso				
Ingreso efectuado en entidad colaboradora, a favor del Tesoro de la Generalidad, cuenta restringida de recaudación de tributos de la Generalidad.				
Código internacional de cuenta bancaria (IBAN) _____		Cargo en cuenta <input type="checkbox"/> En efectivo <input type="checkbox"/>		Importe _____ 0 0 0
País D C	Entidad	Sucursal D C	Número de cuenta	
Este documento no tiene validez sin la certificación mecánica de la autoliquidación practicada.				
Leer la información básica sobre protección de datos que figura en la última hoja.				Carta de pago

Figura 26. Modelo 620 de la Agencia Tributaria de Catalunya. Fuente: gencat.cat

Doc.2. Modelo 790 código 025 tasas auto liquidables de la DGMM.

 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA	CENTRO GESTOR DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE	TASA REGISTRO DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS	CODIGO 0 2 5	MODELO 790
---	---	---	--------------	----------------------

IDENTIFICACIÓN (1)	Espacio reservado para la etiqueta identificativa del sujeto pasivo. Sino dispone de etiquetas, consigne los datos que se solicitan en las líneas inferiores.	DEVENGO(2)	Ejercicio..... 2 0 2 0
	Nº DE JUSTIFICANTE 790025836188 6		
	N.I.F. 53340268W Apellidos y nombre o Razón Social Galindo		
	Calle Nombre de la vía pública Número Esc. Piso Puerta Teléfono		
	Municipio Provincia Código Postal		



AUTOLIQUIDACIÓN (3)		
	Tasa de inscripción (por unidad de arqueo, en GT's)	0,186578 €
	Tasa de baja (por unidad de arqueo, en GT's)	0,186578 €
	1 Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento	18,65 €
	Certificaciones a instancia de parte/Copia de hojas de asiento	7,463173 €
	Copia simple del contenido de los expedientes	18,65 €
Observaciones SO 40		

DECLARANTE	Barcelona, a 1 de junio de ... de ... 2020 Firma	INGRESO	Ingreso efectuado a favor del TESORO PÚBLICO cuenta restringida de la A.E.A.T para la Recaudación de TASAS Importe Euros 18,65 Forma de pago: En efectivo <input checked="" type="checkbox"/> E.C. Adeudo en cuenta <input type="checkbox"/> Cuenta bancaria (IBAN)										
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 15%;">Cuenta</th> <th style="width: 15%;">Entidad</th> <th style="width: 15%;">Oficina</th> <th style="width: 15%;">DC</th> <th style="width: 40%;">Num. de cuenta</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>		Cuenta	Entidad	Oficina	DC	Num. de cuenta						
	Cuenta		Entidad	Oficina	DC	Num. de cuenta							


Este documento no será válido sin la certificación mecánica o, en su defecto firma autorizada Ejemplar para la administración

Figura 27. Modelo 790 código 025 tasas auto liquidables de la DGMM. Fuente: Fomento

Doc. 3. Modelo 036 de la Agencia Tributaria.

 MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA	 Agencia Tributaria Teléfono: 901 33 55 33 www.agenciatributaria.es	Declaración Censal de alta, modificación y baja en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores	Pág. 1 Modelo 036
---	--	---	--------------------------------

Datos identificativos

036255012290 0


101 NIF
102 Apellidos y nombre o razón o denominación social

1. CAUSAS DE PRESENTACIÓN

A) Alta

110 ☐ Solicitud de Número de Identificación Fiscal (NIF).
 111 ☐ Alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores.

B) Modificación

120 ☐ Solicitud de NIF definitivo, disponiendo de NIF provisional.
 121 ☐ Solicitud de nueva tarjeta acreditativa del NIF.
 122 ☐ Modificación domicilio fiscal (páginas 2A, 2B y 2C).
 123 ☐ Modificación domicilio social o de gestión administrativa (páginas 2A y 2B).
 124 ☐ Modificación domicilio a efectos de notificaciones (páginas 2A, 2B y 2C).
 125 ☐ Modificación otros datos identificativos (páginas 2A, 2B y 2C).
 126 ☐ Modificación datos representantes (página 3).
 127 ☐ Modificación datos relativos a actividades económicas y locales (página 4).
 128 ☐ Modificación de la condición de Gran Empresa o Admón. Pública de presupuesto superior a 6.000.000 de euros (página 5).
 129 ☐ Solicitud de inscripción/baja en el registro de devolución mensual (página 5).
 130 ☐ Solicitud de alta/baja en el registro de operadores intracomunitarios (página 5).
 131 ☐ Modificación datos relativos al Impuesto sobre el Valor Añadido (página 5).
 132 ☐ Modificación datos relativos al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (página 6).
 133 ☐ Modificación datos relativos al Impuesto sobre Sociedades (página 6).
 134 ☐ Modificación datos relativos al Impuesto sobre la Renta de no Residentes correspondiente a establecimientos permanentes o a entidades en atribución de rentas constituidas en el extranjero con presencia en territorio español (página 6).
 135 ☐ Opción/renuncia por el Régimen fiscal especial del Título II de la Ley 49/2002 (página 6).
 136 ☐ Modificación datos relativos a retenciones e ingresos a cuenta (página 7).
 137 ☐ Modificación datos relativos a otros Impuestos (página 7).
 138 ☐ Modificación datos relativos a regímenes especiales del comercio intracomunitario (página 7).
 139 ☐ Modificación datos relativos a la relación de socios, miembros o partícipes (página 8).
 140 ☐ Dejar de ejercer todas las actividades empresariales y/o profesionales (personas jurídicas y entidades, sin disolución. Entidades inactivas).

141 Fecha efectiva del cese

C) Baja

150 ☐ Baja en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores

151 Causa

152 Fecha efectiva de la baja

Lugar, fecha y firma

Lugar
 Fecha
 Firma en calidad de

Firma
 Firmado: D./D.ª

Ejemplar para el interesado

Ver. 1.1/2009

Figura 28. Modelo 036 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria

Doc. 4. Modelo de "Sol·licitud d'autorització d'embarcacions de pràctiques i/o dels cursos de formació de radio operadors, per a l'obtenció de la llicència de navegació i els títols nàutics".

A0955-04-D01

Generalitat de Catalunya

Departament d'Agricultura,

Ramaderia, Pesca, Alimentació

Sol·licitud d'autorització d'embarcacions de pràctiques i/o dels cursos de formació de radio operadors, per a l'obtenció de la llicència de navegació i els títols nàutics

Dades del/de titular de l'acadèmia nàutica o organisme autoritzat

Cognoms i nom o raó social	DNI/NIF/NIE	Sexe <input type="checkbox"/> Home <input type="checkbox"/> Dona
Adreça	Codi postal	Localitat
Municipi	Pàgina web	
Telèfon fix	Telèfon Mòbil	Correu electrònic

Dades del/de la representant, si escau

Cognoms i nom	DNI/NIF/NIE	En qualitat de (indiqueu: <input type="checkbox"/> apoderat/ada, <input type="checkbox"/> president/a <input type="checkbox"/> altres:)
Adreça	Codi postal	Localitat
Telèfon fix	Telèfon Mòbil	Correu electrònic

Dades de l'acadèmia nàutica o organisme autoritzat

Nom de l'acadèmia

Tipus de pràctiques

<p>Pràctiques reglamentàries bàsiques de seguretat i navegació:</p> <p><input type="checkbox"/> Llicència de Navegació</p> <p><input type="checkbox"/> Patró/ona de navegació bàsica (PNB)</p> <p><input type="checkbox"/> Patró/ona d'embarcacions d'esbarjo (PEE)</p> <p><input type="checkbox"/> Patró/ona de iot (PI)</p> <p><input type="checkbox"/> Capità/ana de iot (CI)</p>	<p>Pràctiques reglamentàries de navegació a vela:</p> <p><input type="checkbox"/> PNB, PEE, PI, CI</p> <p>Pràctiques reglamentàries de navegació:</p> <p><input type="checkbox"/> PEE ampliat a navegació a Illes Balears</p> <p>Cursos de formació de radio operador:</p> <p><input type="checkbox"/> Formació de radiocomunicacions per a PNB</p> <p><input type="checkbox"/> Ràdio operador curt abast</p> <p><input type="checkbox"/> Ràdio operador llarg abast</p>
---	---

Dades de l'embarcació

Nom	Matrícula	Tipus de propulsió: <input type="checkbox"/> Motor <input type="checkbox"/> Vela
Port Base	Núm. màxim persones	Titulació mínima requerida
Venciment Certificat Navegabilitat	Armador	
Esllora (m)	Potència (kW)	

Dades de l'assegurança

Núm. Pòlissa Respons. Civil	Companyia	Data efecte	Data venciment
Núm. Pòlissa Accidents	Companyia	Data efecte	Data venciment
			Núm. Ocupants

Taxa ¹

Import
122,10€

1. Segons tarifa vigent

Figura 29. Modelo de Solicitud de autorización de prácticas, página 1. Fuente: gencat.cat



Generalitat de Catalunya
Departament d'Agricultura,
Ramaderia, Pesca, Alimentació

Documentació que adjunto

En cas de sol·licitud d'autorització embarcació pràctiques:

- ☐ Còpia DNI/NIF/NIE ². Únicament caldrà aportar aquesta documentació en cas de no autoritzar al Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació per obtenir-la.
- ☐ Acreditació de la representació, si escau ².
- ☐ Còpia del full d'assentament del vaixell de llista 6a (3 mesos d'antiguitat màxim).
- ☐ Còpia del certificat de navegabilitat ².
- ☐ Còpia de la pòlissa d'assegurança de responsabilitat civil i d'accidents dels ocupants.
- ☐ Relació de l'equip de l'embarcació segons l'article 33 del RD 875/2014
- ☐ Declaració del port base que tindrà el vaixell.
- ☐ Còpia del contracte de lloguer del vaixell que cobreixi tot el període programat per a la realització de les pràctiques (només en el cas que el vaixell sigui de lloguer).
- ☐ Còpia del document que mostri la relació contractual de l'instructor (Contracte de treball del patró registrat per l'administració o, si es autònom, contracte de col·laboració amb últim rebut de pagament a autònoms) ².
- ☐ Còpia de la titulació professional del patró ².
- ☐ Comprovant de l'ingrés de la taxa (dades del compte corrent on s'ha de fer l'ingrés: Escola de Capacitació Nauticopesquera de Catalunya, "la Caixa" IBAN ES59 2100 3000 1122 0171 7936).

Cursos de formació de ràdio-operador:

- ☐ Còpia del certificat d'homologació del simulador per la Direcció General de la Marina Mercant
- ☐ Còpia del document que acrediti la disponibilitat dels equips de simulació (compra, lloguer o cessió)

² Si ja s'ha presentat prèviament aquesta documentació al Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació i **segueix vigent**, no cal tornar-la a presentar. Indiqueu únicament en els casos que iniciï el procediment administratiu en una oficina o servei territorial del DARP diferent a la que es va presentar la documentació: el procediment: _____, any: _____ i lloc (OC, ST, SC o OGE): _____ on es va presentar.

☐ **SOL·LICITO** l'autorització de l'embarcació per a la realització de pràctiques per a l'obtenció de la llicència de navegació i els títols nàutics

DECLARO sota la meua responsabilitat:

1. Que totes les dades que consten en aquesta sol·licitud són certes i em comprometo a aportar dades i documents necessaris per a la seva comprovació.
2. Que la documentació que presento en còpia amb la sol·licitud és una còpia fidedigna de l'original i no he falsejat les dades que hi consten.
3. Que compleixo amb les normes reguladores de l'activitat contemplades en el real Decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel que es regulen les titulacions nàutiques per al govern de les embarcacions d'esbarjo, l'Ordre del Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca, de 14 d'abril de 1998, per la qual es regula la realització de les pràctiques bàsiques de seguretat i de navegació i pràctiques de vela i els exàmens pràctics per a l'obtenció de títols nauticopesquers i la resta de normativa d'aplicació.

☐ **NO AUTORITZO** al Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació a sol·licitar les meves dades a altres administracions o entitats públiques perquè es verifiqui que reuneixi les condicions establertes per poder ser autoritzat a realitzar l'activitat sol·licitada.

Localitat i data

Nom, cognoms i signatura del/de la sol·licitant/representant

D'acord amb la Llei orgànica 15/1999, de protecció de dades de caràcter personal, us informem que les vostres dades seran incorporades en un fitxer titularitat del Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació (DARP). La finalitat del fitxer és gestionar i tramitar la llicència, l'autorització, la declaració, el permís o el carnet sol·licitat. El DARP és responsable del tractament i la tramitació de les dades. Les dades personals seran cedides, si escau, a les entitats determinades en el fitxer, inscrit a l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades. La informació sol·licitada a l'interessat és obligatòria per dur a terme la finalitat esmentada. Podeu exercir els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició mitjançant un escrit adreçat al DARP: Gran Via de les Corts Catalanes, 612-614, 08007 Barcelona.

Direcció General de Pesca i Afers Marítims

A0955 04-DO1

Figura 30. Modelo de Solicitud de autorización de prácticas, página 2. Fuente: gencat.cat

Anexo II.

Obligaciones tributarias de la embarcación.

Doc. 1. Modelo 576. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Autoliquidación.



 MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA		 Agencia Tributaria Teléfono: 901 33 55 33 www.agenciatributaria.es		Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte AUTOLIQUIDACIÓN		Modelo 576	
Obligado tributario (1)	Espacio reservado para la etiqueta identificativa.				Devengo (2)	Ejercicio <input type="text"/> Período <input type="text"/>	
	N.I.F. <input type="text"/> Apellidos y nombre o denominación social <input type="text"/>					Espacio reservado para numeración por código de barras	
Hecho imponible (3)	<input type="checkbox"/> Primera matriculación definitiva de medios de transporte						
	<input type="checkbox"/> Circulación o utilización en España sin solicitud de matriculación definitiva (art. 65.1.d Ley 38/1992 II.EE.)						
	<input type="checkbox"/> Modificación circunstancias o requisitos determinantes de supuestos de no sujeción o exención (art. 65.3 Ley 38/1992 II.EE.)						
	<input type="checkbox"/> Introducción definitiva de medios de transporte desde Canarias a la península o Baleares						
	<input type="checkbox"/> Renuncia a beneficios fiscales reconocidos por la Administración tributaria						
Características del medio de transporte (4)	Medio de transporte nuevo <input type="checkbox"/>		Medio de transporte usado <input type="checkbox"/>		Fecha puesta en servicio <input type="text"/>		
					Kilómetros (vehículos) <input type="text"/>		
					Horas de utilización (embarcaciones o aeronaves) <input type="text"/>		
	Adquirido en España <input type="checkbox"/>				Identificación de la persona o entidad que ha introducido en España el vehículo (solo para tarjetas ITV tipo "A")		
	Adquirido en un Estado de la Unión Europea distinto de España <input type="checkbox"/>				N.I.F. <input type="text"/>		
	Adquirido en un Estado no miembro de la Unión Europea <input type="checkbox"/>				Apellidos y nombre o denominación social <input type="text"/>		
	Marca <input type="text"/>		Modelo-Tipo <input type="text"/>		Observaciones		
	Nº identificación (bastidor) <input type="text"/>		Código ITV <input type="text"/>		Motor de gasolina <input type="checkbox"/>		
	Clasificación <input type="text"/>		Clasificación (70/156/CEE) <input type="text"/>		Motor Diesel <input type="checkbox"/>		
					Otros <input type="checkbox"/>		
Embarcaciones	Fabricante o Importador <input type="text"/>		Modelo <input type="text"/>		Observaciones		
	Identificación (Nº construcción) <input type="text"/>		Esloza (en metros) <input type="text"/>				
	Fabricante <input type="text"/>		Modelo <input type="text"/>				
	Nº serie <input type="text"/>		Año fabricación <input type="text"/>		Peso máximo despegue (en Kg.) <input type="text"/>		
Liquidación (5)	Base imponible <input type="text"/>				1 <input type="text"/>		
	Base imponible reducida <input type="text"/>				2 <input type="text"/>		
	Tipo <input type="text"/>				Epígrafe <input type="text"/> % <input type="text"/>		
	Cuota <input type="text"/>				4 <input type="text"/>		
	Deducción lineal <input type="text"/>				5 <input type="text"/>		
	Cuota a ingresar <input type="text"/>				6 <input type="text"/>		
	A deducir <input type="text"/>				7 <input type="text"/>		
	Resultado de la liquidación <input type="text"/>				8 <input type="text"/>		
Autoliquidación complementaria (6)	Si esta autoliquidación es complementaria de otra autoliquidación anterior correspondiente al mismo concepto, ejercicio y período consigne a continuación el número identificativo de la autoliquidación anterior <input type="text"/>						
	Código electrónico <input type="text"/>						
Visado (7)	Espacio reservado a la Administración para el visado de la autoliquidación <input type="text"/>						
	Código electrónico <input type="text"/>						


Figura 31. Modelo 576. Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte. Autoliquidación.

Fuente: Agencia Tributaria

Anexo III.

Aspectos legales y administrativos del arrendamiento náutico.

Doc. 1. Modelo de contrato de alquiler.



Contrato de Arrendamiento de Embarcaciones con tripulación

En Ibiza, a de 2019

Contrato celebrado entre las siguientes partes:

CLIENTE & ARRENDATARIO
Nombre:
Dirección:
CIF:
Email:
Número de teléfono:

BROKER NÁUTICO
Nombre fiscal:
Dirección:
CIF:
Email:
Número de teléfono:

Características de la embarcación:

NOMBRE:
TIPO DE EMBARCACIÓN:
MATRÍCULA:
CAPACIDAD MÁXIMA DE PASAJEROS:
CAPACIDAD MÁXIMA DE PASAJEROS PERNOCTANDO:
NÚMERO DE TRIPULANTES:

Se designa como capitán de la embarcación al Sr/Sra:

NOMBRE:
TÍTULO NÁUTICO:
Firma:

Datos del alquiler:

CUOTA DE ALQUILER:
IVA:
PAGO ANTICIPADO:
RESTO DE PAGO:
DEPÓSITO A.P.A:
AREA DE NAVEGACIÓN:
CONSUMO DE COMBUSTIBLE (hora o milla navegada):

Duración:
LUGAR, DÍA y HORA DE EMBARQUE:
LUGAR, DÍA y HORA DE DESEMBARQUE:

*Nota: si alguno de los pagos indicados arriba se realiza con AMEX, un suplemento porcentual puede ser aplicado

Figura 32. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 1. Fuente: Asociación Chárter Ibiza



CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DE EMBARCACIONES CON TRIPULACIÓN

CONDICIONES ESPECIALES

- Prohibido fumar a bordo, solo en las zonas exteriores designadas por la tripulación.
- Los menores de edad tienen que estar siempre acompañados o supervisados por un adulto y no bajo la responsabilidad de la tripulación.
- Buceo profesional permitido bajo la supervisión de profesionales titulados en zonas autorizadas.
- En la medida en que las reglamentaciones locales de navegación requieran una licencia para operar embarcaciones personales, tenders o embarcaciones auxiliares, el CHARTERER garantiza que el OPERADOR tendrá dicha licencia.
 - No obstante lo anterior, el CHARTERER reconoce que el uso de la embarcación personal, auxiliar o los juguetes acuáticos a bordo (incluidos los seabob) es totalmente bajo su propio riesgo y se compromete a indemnizar, defender y eximir de responsabilidad al PROPIETARIO, a sus fletadores, brokers, capitanes y empleados de y contra cualquier litigio, daños, gastos o responsabilidades que surjan del cumplimiento de este Acuerdo o el uso de embarcaciones auxiliares, entre otras, reclamaciones, daños, gastos o responsabilidades por multas, pérdidas o daños a cualquier propiedad, o por muerte o lesiones a cualquier persona o personas.
- El bróker náutico no se hace responsable de los juguetes náuticos no incluidos en el inventario de la embarcación y su correcta utilización son responsabilidad del arrendatario y la empresa propietaria.
- Las partes acuerdan, sobre la base de que este contrato trata exclusivamente del alquiler de la embarcación definida en el Exponen 1 del mismo, que el uso de cualesquiera elementos náuticos tipo moto náutica, seabob, jet o similar que se utilicen por el arrendatario simultáneamente al uso contractual de la meritada embarcación de referencia se realizará bajo su exclusiva responsabilidad. Los daños que eventualmente se pudieran causar en cualesquiera personas o cosas o en la propia embarcación contratada por el uso de los mismos durante la vigencia de este acuerdo serán sufragados y satisfechos por el arrendatario en todo caso con su patrimonio presente y futuro. Sirve esta cláusula para exonerar a la parte fletadora de manera expresa en todos los conceptos relacionados con su contenido.
- Pagos incluido el IVA deben realizarse en su totalidad antes del embarque.
- Es habitual y voluntario, pero no obligatorio, gratificar a la tripulación a consideración del arrendatario.
- Drogas ilegales y armas están totalmente prohibidas a bordo.

UTILIZACIÓN DE LA EMBARCACIÓN

El Arrendatario se compromete a dar buen uso y a mantener la embarcación en buena condición, así como a responder de la integridad de cuanta figura en el inventario, respondiendo, por consiguiente, de cualquier daño, rotura sustracción o pérdida.

El patrón será responsable de la embarcación y de navegar bajo las medidas de seguridad oportunas, con lo cual el Arrendatario y el resto de pasajeros se comprometen a obedecer las indicaciones del patrón y la tripulación en todo momento.

El arrendatario responde de todos los actos de las personas indicadas en la lista de pasajeros. El Arrendatario se obliga a no embarcar mayor número de personas que las autorizadas por la compañía aseguradora, debiendo utilizar la embarcación para la navegación de placer, estándole expresamente prohibido el comercio, subarriendo, cesión, pesca profesional, transporte, regatas, así como cualquier actividad o uso prohibidos por la ley. En el caso que así fuere, el Arrendatario responderá personalmente ante las autoridades correspondientes, aún en el caso de falta involuntaria. Si cualquiera de estas circunstancias conllevara la inmovilización de la embarcación, pagará el Arrendador una indemnización igual a la tarifa de alquiler el vigor durante el tiempo de retención de la embarcación. En el caso de confiscación deberá rembolsar el valor del barco en un plazo de 10 días siendo fijado su precio, desde el momento y de común acuerdo, como el que figura en la póliza de seguro del barco arrendado.

PRECIO, DEPÓSITO, PAGOS, PRÓRROGA Y COMBUSTIBLE

La validez de este contrato queda supeditada, como cláusula suspensiva al abono por parte del Arrendatario del 100% del importe total del arrendamiento.

La cantidad entregada en concepto de depósito APA será utilizado para cubrir todos los gastos devengados del arrendamiento que no están incluidos en la tarifa de alquiler (ejemplo: el consumo de combustible, aprovisionamiento de comida y bebida, tarifa de amarre fuera de puerto base,...). En caso de no aplicarse el depósito APA, el arrendatario tendrá que abonar los gastos devengados del alquiler antes de desembarcar. En caso de que el APA fuera mayor a los gastos devengados, el resto será devuelto al arrendatario; en caso de que el APA no cubriera suficientemente los gastos devengados, el arrendatario se obliga a abonar la diferencia. La cantidad a abonar por combustible será calculada basándose en las horas de motor utilizadas durante cada día de navegación o en las millas navegadas y teniendo en cuenta el consumo de la embarcación. En caso de no haberse recaudado un depósito antes del embarque, el combustible se tendrá que abonar antes del desembarque.

El contrato se entenderá perfeccionado en el momento de la entrega de la embarcación, que, por el bróker náutico, se hará de buena fe para que coincida con la fecha estipulada. En el caso contrario, será de abono de exceso dinerario, si lo hubiera, o la compensación económica equivalente.

Figura 33. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 2. Fuente: Asociación Chárter Ibiza



El hecho de que el arrendatario se vea privado de utilizar la embarcación parcial o definitivamente debido a una avería producida durante el periodo de arrendamiento, no le dará derecho a solicitar el reembolso de las cantidades abonadas, salvo en el caso que fuera imputable la oportunidad de prestación del servicio, en cuyo caso el Arrendatario será reembolsado por días que faltasen hasta el cumplimiento del contrato.

Si por motivos de averías o por cualquier causa ajena a la voluntad del bróker náutico, producidas con anterioridad al inicio del arrendamiento, no fuera posible entregar la embarcación arrendada, se le entregará una embarcación de iguales o similares características. En caso de no ser posible, y a elección del arrendatario, se le entregará una embarcación de categoría inferior (con la consiguiente devolución de la diferencia proporcional del precio del arriendo) o se le devolverá el íntegro precio pagado hasta ese momento por el arrendamiento.

El arrendatario se compromete a pagar al arrendador la cantidad resultante al precio pactado en el contrato de alquiler, correspondiente a duración, seguros, equipamiento y servicios complementarios, así como los impuestos y las tasas aplicadas. El importe de los daños sufridos, total o parcialmente y que no estén amparados por las exenciones contratadas por el arrendatario. La cantidad correspondiente a las multas por cualquier infracción a la legislación vigente, así como los cargos correspondientes en el retraso del pago y los gastos judiciales o extrajudiciales en que hubiera podido incurrir el bróker náutico como consecuencia de lo anterior.

SEGUROS

La embarcación objeto del presente contrato se halla cubierta con la póliza de seguro, una copia de la cual está a bordo, manifestando el arrendatario conocer su contenido y alcance, obligándose a tomar cuantas medidas sean precisas para actuar conforme a las obligaciones que en ella se contienen, siendo, en su caso, el único responsable de las consecuencias derivadas del incumplimiento de tales obligaciones. El bróker náutico dispone de un seguro de responsabilidad civil en rigor.

DURACIÓN

El periodo de duración del arrendamiento prevenido en las condiciones particulares del presente contrato no podrá ser variadas o alteradas sin autorización

BIENES PERSONALES DE LOS PASAJEROS DURANTE EL CONTRATO.

El bróker náutico no se hace responsable de los daños o pérdidas que puedan producirse durante el plazo de arrendamiento en los bienes personales de los pasajeros.

CANCELACIONES Y ANULACIONES.

El arrendatario, y antes de 60 días a la fecha prevista de entrega de la embarcación, podrá desistir unilateralmente del contrato de arrendamiento sin obligación de indemnización y con derecho a devolución de las cantidades entregadas.

Si la decisión la toma el arrendatario a los 60 días previos a la fecha de la entrega de la embarcación, el bróker náutico intentará re-alquilar el barco y en caso de éxito se devolverá el exceso del 30% del precio total del alquiler. En caso contrario el bróker náutico retendrá el 50 % del precio total del alquiler incluido IVA.

En alquileres de un día, si el capitán considera que las condiciones meteorológicas pueden condicionar la seguridad de la navegación se puede posponer el arrendamiento a otra fecha en función de la disponibilidad de la embarcación o la completa devolución de la tarifa de chárter, como el arrendatario decida.

LEGISLACIÓN

El presente contrato se regirá y será interpretado de acuerdo con las leyes del país en que se haya firmado. Para cuanta controversia pudiera surgir del contenido o interpretación del presente documento, ambas partes, con expresa renuncia al fuero propio o aquel al que pudiera acceder se compromete de mutuo acuerdo a los jueces y tribunales de Ibiza y superiores jerarquías correspondientes.

En el caso del incumplimiento de las obligaciones contenidas en este contrato, el arrendatario responde junto con todos los miembros de su tripulación a las responsabilidades que se deriven. En el supuesto de que se produzcan reclamaciones por parte de un tercero, contra el arrendatario, esta libera al arrendador de cualquier responsabilidad. De las faltas cometidas por el patrón del barco responde también conjuntamente el Arrendatario.

Figura 34. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 3. Fuente: Asociación Chárter Ibiza



FIRMAS

Por la presente, en fe de su aceptación de los términos anteriores, las partes o sus representantes autorizados estampan sus firmas:

Firma del Arrendatario


Firma del Bróker Náutico

En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal (LOPD), le informamos de modo expreso, preciso e inequívoco que los datos facilitados por usted, así como los que se generen durante su relación con nuestra entidad, serán objeto de tratamiento en los ficheros responsabilidad de con la finalidad del mantenimiento y cumplimiento de la relación con nuestra entidad y prestación de servicios derivada de la misma, incluyendo el envío de comunicaciones en el marco de la citada relación. Asimismo, AGROZOCAPI, S.L., le informa que sus datos serán cedidos en todos aquellos casos en que sea necesario para el desarrollo, cumplimiento y control de la relación con nuestra entidad y prestación de servicios derivada de la misma o en los supuestos en que lo autorice una norma con rango de ley. En cumplimiento de lo establecido en la LOPD y el Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de desarrollo de la misma, el cliente puede ejercitar, en cualquier momento, sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, dirigiéndose a: adjuntando fotocopia de su DNI.

☐ El cliente consiente de manera expresa e inequívoca, **a través de la marcación de esta casilla**, para el envío de comunicaciones comerciales a través de correo electrónico o medios de comunicación equivalentes.

Figura 35. Modelo de contrato de alquiler con tripulación. Página 4. Fuente: Asociación Chárter Ibiza

Doc. 2. Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico.



**MINISTERIO
DE FOMENTO**

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE

**DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA
MERCANTE**

Espacio reservado para referencias, codificaciones informáticas

Registro de presentación

Registro de entrada

DECLARACION RESPONSABLE DE PARTICULARES Y EMPRESAS DE ARRENDAMIENTO NAUTICO

Datos del solicitante	Apellidos y nombre:			NIF / Passport Nr.:		
	En calidad de representante de la empresa:			NIF / VAT Nr.:		
	Vía Pública:			Número:		
	Código Postal:	Localidad:	Provincia:	Escalera:	Piso:	Puerta:
	Teléfono:	Teléfono móvil:	Email para notificaciones (Ver nota):			

Actuando en calidad de propietario, armador o fletador de los buques / embarcaciones relacionados al dorso

NOTA: La Ley 39/2015 obliga a las personas y sujetos identificados en su artículo 14.2 a relacionarse por medios electrónicos para cualquier trámite con las Administraciones Públicas.

Documentación identificativa	Documentación a aportar (Marque con una X la documentación que se acompañe)	
	Según el artículo 28 Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, se entiende otorgado el consentimiento para la consulta de sus datos del DNI. En caso contrario, en el que NO otorgue el consentimiento para la consulta, marque la siguiente casilla:	
	<input type="checkbox"/> Me opongo a que se consulten los datos antes mencionados por lo que aportó los datos y certificados requeridos para la tramitación de la presente solicitud.	
	<input type="checkbox"/> Copia DNI, Pasaporte o NIF (en vigor).	

Declaro bajo mi responsabilidad:	<input type="checkbox"/> Documentación acreditativa de la propiedad	
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Que cumpla con los requisitos establecidos en la normativa vigente, para ejercer la actividad de arrendamiento náutico y dispongo de la documentación que así lo acredita. 2. Que la actividad se realizará: <div style="margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> Entre puntos o puertos de la misma Comunidad autónoma sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales, para lo cual se ha realizado la oportuna declaración responsable a la correspondiente Administración autonómica. <input type="checkbox"/> Entre puertos o puntos de distintas Comunidades Autónomas o con el extranjero. </div> 3. Que cada embarcación / buque cumple las medidas de seguridad y medio ambientales que le son de aplicación. 4. Que cada embarcación / buque cumple la normativa laboral que le es de aplicación. 5. Que cada embarcación / buque dispone de los seguros vigentes de responsabilidad civil obligatoria y de accidentes. 6. Que se utilizarán las instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por buques y embarcaciones, y que se acreditará mediante el certificado de entrega (Real Decreto 1381/2002). 7. Que conoce y observará las disposiciones de la Autoridad marítima en materia de lugares de fondeo. 8. En el caso de embarcaciones sin tripulación profesional: <ul style="list-style-type: none"> Que se facilitará al patrón de la embarcación, el original o copia de toda la documentación en vigor que reglamentariamente sea exigible a bordo en navegación (Real Decreto 1435/2010). Asimismo, el operador verificará la disponibilidad de la tarjeta correspondiente a la titulación náutica del patrón, nacional o extranjera, y sus limitaciones (Reales Decretos 973/2009 y 875/2014). Que se dispone a bordo – y se anexa con carácter previo a cada contrato de arrendamiento como inventario – una lista de comprobación del equipo obligatorio (navegación, seguridad, salvamento, contraincendios, radiocomunicaciones y prevención de vertidos). Su buen estado será objeto de verificación por parte del arrendatario, firmando el patrón su conformidad con las explicaciones recibidas antes de la disponibilidad efectiva de la embarcación. 	

El falseamiento de esta información a la Autoridad Marítima, así como el hacerlo de modo incorrecto, están tipificados, respectivamente, como infracciones en los arts. 308.3.e) y 307.3.n) del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

En _____, a _____ de _____ de _____

Fdo.: El solicitante (propietario, armador o fletador de los buques / embarcaciones relacionados al dorso)

CAPITÁN MARÍTIMO / JEFE DEL DISTRITO MARÍTIMO DE:

De acuerdo a lo establecido en el artículo 11 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, le informamos que los datos de carácter personal que consten en esta solicitud serán tratados por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento e incorporados a una actividad de tratamiento con la finalidad de tramitar su solicitud. Los datos serán conservados durante el tiempo necesario para cumplir con la finalidad para la que se recabaron y para determinar las posibles responsabilidades que se pudieran derivar de dicha finalidad y del tratamiento de los datos.

Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, ante la Dirección General de la Marina Mercante, en c/ Ruiz de Alarcón nº 1, 28071 Madrid.

La información complementaria sobre el tratamiento de datos llevada a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante puede consultarse en la Sede Electrónica de Fomento.

Edición: 0
Fecha: 02/07/2019
Página 1 de 2

Figura 36. Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico. Página 1.

Fuente: Fomento



Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Datos del buque/ embarcación	Nombre:			Nombre o Razón social del propietario:	
	Pabellón:	Nº OMI:	Matrícula:	Marca y modelo:	
	Indicativo de llamada:	N.I.B.:	Arqueo GT:	Eslora:	Potencia total motores:

Edición: 0

Fecha: 02/07/2019

Página 2 de 2

Figura 37. Declaración responsable de particulares y empresas de arrendamiento náutico. Página 1.

Fuente: Fomento

Anexo IV.

Explotación de la embarcación.

Doc. 1. Modelo 130 de la Agencia Tributaria.

Modelo 130

Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas
Actividades económicas en estimación directa
Pago fraccionado
Declaración

Declarante (1)

Ejercicio ... Período ... T

130357588069 5

Si no dispone de etiquetas, consigne los datos identificativos que se solicitan a continuación.

NIF: Apellidos y nombre:

Liquidación (2)

I. Actividades económicas en estimación directa, modalidad normal o simplificada, distintas de las agrícolas, ganaderas, forestales y pesqueras. (Datos acumulados del período comprendido entre el primer día del año y el último del trimestre).

Ingresos computables correspondientes al conjunto de las actividades ejercidas 01

Gastos fiscalmente deducibles correspondientes al conjunto de las actividades ejercidas 02

Rendimiento neto (01 - 02). Si se obtiene una cantidad negativa, consígnela con signo menos (-) 03

20 por 100 del importe de la casilla 03 si dicho importe es positivo. (Si la casilla 03 fuese negativa, consigne el número cero) 04

A deducir:

De los trimestres anteriores: suma de los importes positivos de la casilla 07 menos la suma de los importes de la casilla 16 05

Retenciones e ingresos a cuenta soportados por las actividades incluidas en este apartado y correspondientes al período comprendido entre el primer día del año y el último día del trimestre 06

Pago fraccionado previo del trimestre (04 - 05 - 06). Si se obtiene una cantidad negativa, consígnela con signo menos (-) 07

II. Actividades agrícolas, ganaderas, forestales y pesqueras en estimación directa, modalidad normal o simplificada.

Volumen de ingresos del trimestre (excluidas las subvenciones de capital y las indemnizaciones) 08

2 por 100 de importe de la casilla 08 09

A deducir: Retenciones e ingresos a cuenta soportados por las actividades incluidas en este apartado y correspondiente al trimestre 10

Pago fraccionado previo del trimestre (09 - 10). Si se obtiene una cantidad negativa, consígnela con signo menos (-) 11

III. Total liquidación.

Suma de pagos fraccionados previos del trimestre (07 + 11). Si se obtiene una cantidad negativa, consigne el número cero (0) 12

A deducir: Minoración por aplicación de la deducción a que se refiere el artículo 80 bis de la Ley del Impuesto 13

Diferencia (12 - 13). Si se obtiene una cantidad negativa, consígnela con signo menos (-) 14

A deducir (si la diferencia anterior es positiva y con el máximo de su importe):

Resultados negativos de trimestres anteriores 15

Por destinar cantidades al pago de préstamos para la adquisición o rehabilitación de la vivienda habitual:

El 2 por 100 de 03 (máximo: 660,14 euros por trimestre) o el 2 por 100 de 08 (máximo: 660,14 euros anuales) 16

Total (14 - 15 - 16). Si se obtiene una cantidad negativa, consígnela con signo menos (-) 17

A deducir (exclusivamente en caso de declaración complementaria):

Resultado a ingresar de las anteriores declaraciones presentadas por el mismo concepto, ejercicio y período 18

Resultado de la declaración (17 - 18) 19

Ingreso (4)

Ingreso efectuado a favor del Tesoro público. Cuenta restringida de colaboración en la recaudación de la AEAT de autoliquidaciones.

Importe del ingreso (casilla 19) I

Forma de pago: ☐ En efectivo ☐ Adeudado en cuenta

Código cuenta cliente (CCC) Entidad Sucursal DC Número de cuenta

Negativa (6)

☐ Declaración negativa

A deducir (5)

☐ Declaración con resultado a deducir en los siguientes pagos fraccionados del mismo ejercicio

Complementaria (7)

Si esta declaración es complementaria de otra declaración anterior correspondiente al mismo concepto, ejercicio y período, consigne una "X" esta casilla.

☐ Declaración complementaria

En este caso, consigne a continuación el número de justificante identificativo de la declaración anterior.

Nº de justificante:

Firma (8)

....., a de de Firma:


Este documento no será válido sin la certificación mecánica o, en su defecto, firma autorizada.

Ver. 1.0/2010 Rellenar Formulario Castellano Català Galego Valencià


Ejemplar para el contribuyente

Figura 38. Modelo 130 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria

Doc. 2. Modelo 303 de la Agencia Tributaria.



MINISTERIO DE HACIENDA



Agencia Tributaria
Teléfono: 901 33 55 33
www.agenciatributaria.es

Impuesto sobre el Valor Añadido
Autoliquidación
Ingreso del Impuesto sobre el Valor Añadido a la importación liquidado por la Aduana.

Modelo
303

Identificación (1)

NIF: _____ Apellidos o Razón social: _____ Nombre: _____

☐ **Tributación exclusivamente foral.**
Sujeto pasivo que tributa exclusivamente a una Administración tributaria Foral con IVA a la importación liquidado por la Aduana pendiente de ingreso

¿Está inscrito en el Registro de devolución mensual (art. 30 RIVA)? ☐ SI ☐ NO

¿Tributa exclusivamente en régimen simplificado? ☐ SI ☐ NO

¿Es autoliquidación conjunta? ☐ SI ☐ NO

¿Ha sido declarado en concurso de acreedores en el presente período de liquidación? ☐ SI ☐ NO

¿Ha optado por el régimen especial del criterio de Caja (art. 163 undécimo LIVA)? ☐ SI ☐ NO

¿Es destinatario de operaciones a las que se aplique el régimen especial del criterio de caja? ☐ SI ☐ NO

Opción por la aplicación de la prorata especial (art. 103.Dos.1º LIVA) ☐ SI ☐ NO

Revocación de la opción por la aplicación de la prorata especial (art. 103.Dos.1º LIVA) ☐ SI ☐ NO

Lleva voluntariamente los Libros registro del IVA a través de la Sede electrónica de la AEAT? ☐ SI ☐ NO

¿Está exonerado de la Declaración-resumen anual del IVA, modelo 390? ☐ SI ☐ NO

¿Existe volumen anual de operaciones (art. 121 LIVA)? ☐ SI ☐ NO

Devengo (2) Ejercicio: _____ Período: _____

Fecha en que se dictó el auto de declaración de concurso: _____ Día Mes Año

Si se ha dictado auto de declaración de concurso en este período indique el tipo de autoliquidación: Preconcurso ☐ Postconcurso ☐

Liquidación (3)

Régimen general

	Base imponible	Tipo %	Cuota
Régimen general	01	02	03
Adquisiciones intracomunitarias de bienes y servicios	04	05	06
Otras operaciones con inversión del sujeto pasivo (excepto. adq. intracom)	07	08	09
Modificación bases y cuotas	10		11
Recargo equivalencia	12		13
Modificaciones bases y cuotas del recargo de equivalencia	14		15
	16	17	18
	19	20	21
	22	23	24
	25		26
Total cuota devengada ([03] + [06] + [09] + [11] + [13] + [15] + [18] + [21] + [24] + [26]) ...			27

	Base	Cuota
Por cuotas soportadas en operaciones interiores corrientes	28	29
Por cuotas soportadas en operaciones interiores con bienes de inversión	30	31
Por cuotas soportadas en las importaciones de bienes corrientes	32	33
Por cuotas soportadas en las importaciones de bienes de inversión	34	35
En adquisiciones intracomunitarias de bienes y servicios corrientes	36	37
En adquisiciones intracomunitarias de bienes de inversión	38	39
Rectificación de deducciones	40	41
Compensaciones Régimen Especial A.G. y P.		42
Regularización bienes de inversión		43
Regularización por aplicación del porcentaje definitivo de prorata		44
Total a deducir ([29] + [31] + [33] + [35] + [37] + [39] + [41] + [42] + [43] + [44])		45
Resultado régimen general ([27] - [45])		46


Para confirmar este borrador generado en fecha: 17-09-2019 hora: 10:50:28 lo debe firmar y entregar en la entidad financiera colaboradora si es a ingresar, si es a compensar se presentará en las dependencias de la AEAT. En el 4T, si el resultado es a devolver, podrá presentarse tanto en la entidad financiera como en las dependencias de la AEAT.

1 Ejemplar para el sujeto pasivo

Figura 39. Modelo 303 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria

Doc. 3. Modelo 390 de la Agencia Tributaria.

ANEXO III



Agencia Tributaria
Teléfono: 901 33 55 33
www.agenciatributaria.es

Impuesto sobre el Valor Añadido
Declaración-Resumen anual

Pág. 1

Modelo
390

1. Sujeto pasivo

NIF

Apellidos y Nombre o Razón social o denominación

Registro de devolución mensual en algún periodo del ejercicio ☐

Régimen especial del grupo de entidades en algún periodo del ejercicio..... ☐

Tipo régimen especial aplicable: Art. 163 sexies.cinco SI ☐ NO ☐

¿Ha sido declarado en concurso de acreedores en este ejercicio? SI ☐ NO ☐

¿Ha optado por el régimen especial del criterio de caja (art. 163.undecies LIVA)? SI ☐ NO ☐

¿Ha sido destinatario de operaciones a las que se aplique el régimen especial del criterio de caja? SI ☐ NO ☐

2. Devengo

Ejercicio Declaración sustitutiva ☐

Declaración sustitutiva por rectificación de cuotas deducidas en caso de concurso de acreedores (art. 80.Tres LIVA) ☐

Número identificativo declaración anterior

Espacio reservado para numeración por código de barras

3. Datos estadísticos

A Actividades a las que se refiere la declaración (de mayor a menor importancia por volumen de operaciones)

B Clave

C Epígrafe IAE

Principal

Otras

Si ha efectuado operaciones por las que tenga obligación de presentar la declaración anual de operaciones con terceras personas, marque una "X" **D** ☐

Declaración de sujeto pasivo incluido en autoliquidaciones conjuntas

Sujeto pasivo acogido a la presentación de la autoliquidación conjunta a través de la entidad:

NIF Razón social

4. Datos del representante

Personas físicas y entidades sin personalidad jurídica

Representante

NIF Apellidos y Nombre o Razón social o denominación

Calle, Pza., Avda. Nombre de la vía pública Número Esc. Piso Prta. Teléfono

Municipio Provincia Cod. Postal

Personas jurídicas

Declaración de los Representantes legales de la Entidad

El (los) representante(s) legal(es) de la Entidad declarante, manifiesta(n) que todos los datos consignados se corresponden con la información contenida en los libros oficiales exigidos por la legislación mercantil y en la normativa del Impuesto.

Por poder,

D
NIF
Fecha Poder
Notaria

Por poder,

D
NIF
Fecha Poder
Notaria

Por poder,

D
NIF
Fecha Poder
Notaria

Figura 40. Modelo 309 de la Agencia Tributaria. Fuente: Agencia Tributaria